ВОЙНА И МЫ

Артем Драбкин

За нашу Советскую Родину!

Я ДРАЛСЯ НА Пе-2

ХРОНИКИ ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Во время Великой Отечественной ходил следующий анекдот: «Почему Ли-2 такой толстый, Ил-2 — «горбатый», а «пешка» такая худая? Потому что Ли-2 всю войну спекулировал, штурмовик войну на себе вынес, а «пешку», как проститутку, бросали то в разведчики, то в истребители, то в пикирующие бомбардировщики…» В этой грубой шутке есть доля истины — создававшийся как тяжелый истребитель, в ходе Второй мировой Пе-2 стал самым массовым советским фронтовым бомбардировщиком, таким же символом Победы, как Т-34 и Ил-2.

В новой книге Артема Драбкина, продолжающей популярную серию бесед с ветеранами Великой Отечественной войны, собраны воспоминания летчиков, воевавших на легендарной «пешке», — пилотов, штурманов, стрелков-радистов. Это — подлинные хроники пикирующих бомбардировщиков, честный, без умолчаний и самоцензуры, рассказ о боевых вылетах и смертельно опасных заданиях, о бомбовых ударах под шквальным зенитным огнем и схватках с немецкими истребителями, о фронтовом быте и боевых друзьях, наградах и потерях, поражениях и победах…

По материалам сайта «Я помню» http://www.iremember.ru

- Артем Драбкин
  - Малютина Елена Мироновна
  - Лилин Анатолий Васильевич
  - Смольский Николай Тимофеевич
  - Ермаков Владимир Яковлевич
  - Кравец Наум Соломонович
  - Шаглин Дмитрий Федорович
  - Темеров Владимир Викторович
  - Буторин Николай Дмитриевич
  - Кабаков Иван Иванович
  - Калиниченко Андрей Филиппович
  - Аносов Александр Петрович
  - Иллюстрации

Артем Драбкин
Я дрался на Пе-2: Хроники пикирующих бомбардировщиков

Военное дело просто и вполне доступно здравому уму человека. Но воевать сложно.

К. Клаузевиц

Малютина Елена Мироновна

Я родилась в Петрограде, в канун Октябрьской революции. Мать у меня домохозяйка, отец — служащий. Жили мы очень хорошо! Нам тогда казалось, что мы в раю! Все жили одинаково, ни у кого отдельных квартир не было. У нас была семикомнатная квартира на Невском, недалеко от Московского вокзала. Пятиэтажный дом без лифта. В ней проживало 35 человек. У нашей семьи, состоявшей из шести детей и родителей, была одна 45-метровая комната. Огромная кухня. На ней, особенно в праздники, дровяная плита 3–4 дня топилась с утра и до вечера без перерыва — пекли пироги. Родители мои умерли в блокаду, а три сестры и два брата ушли на фронт, и все вернулись.

В классе училось восемнадцать человек: десять девочек и восемь мальчиков. Мы так любили страну! Как мы хотели быть в армии! Как мы хотели защищать нашу святую Родину! Тогда был брошен клич: «Молодежь — на самолеты!» Честно сказать, я хотела летать, и более того, другой профессии для себя не представляла. Сначала закончила планерную школу — летали на планерах, запускавшихся с резинового амортизатора. Подлетали на 5 метров от земли, но казалось, что летали. В 1936 году окончила десятилетку и одновременно Ленинградский аэроклуб. Поступила в Батайское летное училище. Набор в отдельную женскую эскадрилью был всего 72 человека. Учились мы три года. Жили в огромной казарме, разделенной колоннами на две половины, а занимались в учебном корпусе. Чему учили? Первый год только теоретические занятия. Знакомились с материальной частью, теорией полета, работой с радиостанцией на ключе, были общеобразовательные предметы, например история ВКП(б). На второй год, летом, у нас начались полеты, естественно, на альма-матер всех предвоенных летчиков — на У-2. Только на третий год нас выпустили самостоятельно. Тогда же мы прошли программу пилотажа. Инструктором в училище у меня была Губина Люба, которая впоследствии воевала командиром звена 125-го ГвБАП. Когда я пришла в полк, ее уже не было — погибла под Ельней. При подходе к цели у нее был поврежден мотор. Сопровождение ушло с основной массой самолетов, а ее звено отстало. На них напали истребители. Экипаж Ани Язовской погиб — самолет с пикирования врезался в землю. Видимо, был убит летчик. Экипаж Иры Осадзе выпрыгнул. Стрелок при приземлении сломал позвоночник, умер в госпитале. А Ира и штурман Валя Волкова после госпиталя вернулись в полк. Люба Губина дала команду покинуть самолет. Стрелок-радист выбросился, а штурман Катя

Батух-тина зацепилась лямкой парашюта за турель пулемета. Она увидела, что Катя висит, «дала ногу», и Катю сорвало потоком, а у нее самой уже не было высоты…

Окончив училище на У-2, я была направлена в уральскую авиагруппу, в Казань, в отряд спецприменения. Аэродром располагался километрах в трех от Казани — чистое поле, двухэтажный дом, в котором жил летный состав. Возили почту, рожениц из деревень в Казань, химобработкой занимались — в общем, спецприменение. «Мимино» смотрел? Ну вот и мы тоже коз возили. Аэродромы были грунтовые, небольшие площадки, все оборудование которых составлял висевший у края конус, показывавший направление ветра.

Зарплата у меня, летчика третьего класса, была маленькая — 400 рублей. А ведь мне приходилось поддерживать родителей в Ленинграде. Правда, нас кормили и одевали.

Проработала два года и в 1940 году получила направление в Магнитогорск летчиком-инструктором 102-й учебной эскадрильи ГВФ. В отряде было 18 мужчин и я одна. Летчиков разместили в двух километрах от аэродрома у рабочих, которые имели собственные дома, слегка их «уплотнив», как тогда говорили. Курсантами были мужчины 19–20 лет из армии, годные по здоровью к летной работе. В моей первой группе было семь человек. Летом мы выезжали в лагеря, недалеко от Магнитогорска — до города можно было пешком дойти. Условия были тяжелые. Аэродром — голое поле. Помню, курсанты спрашивали у командира звена: «Товарищ командир, почему наш инструктор не ест, не пьет, вообще никуда не ходит?!» — «Вы это у нее спросите, почему так».

И сейчас-то женщине утвердиться в коллективе сложно, а в то время летали в основном мужчины. Когда я только прибыла, командир отряда, красавец, хороший летчик, сказал: «Женщины у меня работать не будут». Он со мной слетал и в пилотское свидетельство написал: «Техника пилотирования неудовлетворительная. Инструктором быть не может». Можете себе представить! И рядом никого из близких, кому можно было поплакаться в жилетку! Как я переживала! Вскоре приехал гражданский летчик Уткин проверять технику пилотирования. Со мной слетал: «Не волнуйся, Лена, будешь летать и будешь работать как миленькая. А то, что он не хочет, так это его личное дело». Меня оставили. Потом мы с командиром были в очень хороших отношениях. Я понимаю, почему он сначала не хотел работать с женщинами. Мне же нужно было ставить отдельную палатку. При мне они не могли ругаться. Много ограничений накладывает присутствие женщины. Да и, по правде говоря,

авиация для женщин редко является жизненной профессией. В основном для одиноких, а замужние, да еще когда ребенок появится, уходят. Мне было 29 лет, я еще была в добром здоровье, когда демобилизовалась по беременности. Атак, если бы не ребенок, могла бы еще летать и летать. Конечно, моя мечта исполнилась! Все эти 13 лет, которые я была в авиации, я была очень счастливой женщиной… 22 июня 1941 года выходной день, воскресенье. Мы были в городе, шли в лагерь. Навстречу нам идет женщина и говорит, что началась война. Мы ей не поверили, но в лагере нам эту информацию подтвердили. Более того, сказали, что аэроклуб переходит на военное положение, никаких увольнительных из лагеря, курсантов будем готовить по ускоренной программе. К августу 1942-го у меня курсанты второй группы вылетели самостоятельно, а я была награждена знаком «Отличник Аэрофлота».

В конце 1942 года на меня пришел вызов на переучивание в ЗАП в Йошкар-Олу. Зиму занимались теорией, изучали материальную часть. Учились ходить строем, стрелять по конусу. Приняли присягу, и нам присвоили звание младший лейтенант. Следующее звание нам присвоили только в 1944 году! Дело было так. Меня от полка командировали на совещание фронтовиков. На нем присутствовал Баграмян, командующий Первым Прибалтийским фронтом. После моего выступления командующий подошел ко мне: «Я даже не знал, что у меня во фронте есть женское подразделение». Спрашивает, какие у нас есть пожелания. Говорю: «У нас по полторы-две тысячи часов налета, а мы все младшими лейтенантами ходим, а мужчины из училищ с 50 часами — они лейтенанты». Вскоре по возвращении в полк пришел приказ, и нам сразу старших лейтенантов дали.

С весны начали летать сначала на Р-5, потом — СБ. Дали десяток провозных полетов на спарке Пе-2, и мы вылетели самостоятельно. Ходили в зону, на полигон. Бомбили с пикирования, а вот полк бомбил только с горизонтального полета. Всего мы налетали часов 30. Переучивание давалось легко, поскольку у меня уже было полторы тысячи часов налета. Полторы тысячи — это полторы тысячи! Хоть и на У-2 по коробочке. А в нашей девятке были летчицы, летавшие по трассам. Такой пример. Вместе с нами переучивались мужчины. А какой у них налет после училища? Пятьдесят часов! Зимой полосу от снега расчищали бульдозерами. Вокруг полосы — валы. Тут заходить точно надо: чуть в сторону — и капут. У мужчин были такие случаи, а у нас по вине летного состава летных происшествий не было. Так что лучший мужчина — это женщина! Мужчины — разгильдяи. Первый летчик рванул к солнцу, а по

кругу не полетал. Конец его знаешь?

Жили мы в землянках, спали на двухэтажных нарах. Столовая — огромный ангар, в ней столы длиной в полкилометра. Первое, второе, третье — все из одной и той же тарелки. Питание было сам понимаешь какое… Нам выдали теплое мужское белье: байковые кальсоны, рубахи. Стоило оно 400 рублей. И килограмм меда стоил 400 рублей. Променяли это теплое белье… Ходили в х/б штанишках зимой. А сколько снега мы перекидали?! Я говорила, что дороги прочищали бульдозерами, а чтобы к самолету подойти, надо вручную чистить. Валы вокруг него были как капониры — высотой с самолет. Короче, в марте 1944 года мы, девять женских экипажей, полетели на фронт в 587-й БАП.

Свой первый боевой вылет я плохо помню, потому что было колоссальное напряжение. Нам сказали: «Ни о чем не думайте, штурмана будут бросать бомбы по ведущему. Ваша задача — удержаться в строю». Поэтому думала только о том, как удержаться за ведущим и не попасть в спутную струю. Надо сказать, что женщины, как овцы, плотно жались друг к дружке и строем хорошо ходили. Поэтому нас истребители любили прикрывать.

Что сказать про «пешку»? Сложный самолет. Планер был отличный, но моторы для него слабоваты. Тем не менее хорошие экипажи на новых самолетах брали до 1200 килограмм бомб. Первой начала брать командир эскадрильи Федутенко, а за ней и мы подтянулись. Отрывалась она тяжело. На взлете не хватало сил поднять хвост. Поэтому штурман давила на плечи, помогая отжать штурвал. Кабина была приспособлена под мужчину средней комплекции. Поэтому мне, например, техники подкладывали подушку на сиденье. Что касается пилотирования, то у нас проблем не было — все летчицы были с огромным опытом, и то, что ты мне говоришь про «прогрессирующий козел» и падения при полете по коробочке, я первый раз слышу. Я никогда с «козлом» не садилась. У нас была одна летчица послабее, поэтому она дважды выкатывалась за аэродром. Но, славу богу, экипаж не страдал, страдала машина. Но что машина? Железка! Ее восстанавливали.

Помню у Кати Федотовой, командира звена, отличного летчика, на взлете отказал мотор. Они развернулись и с бомбами садились на брюхо. На стоянке все замерли — ждут взрыва. Облако пыли — и тишина. Потом Катя рассказывала, что ее стрелок-радист озорная Тоська Хохлова вылезла на фюзеляж, достала пудреницу: «Катя, как же ты напылила!» Потом эта история ходила, как анекдот.

Летом 1944 года меня тяжело ранило. Вылет у нас был на

бомбежку крупного железнодорожного узла. Погода была очень плохая: низкая облачность, дождь. Вдруг в два часа дня — ракета. Полетели. Первая девятка отбомбилась, а когда наша девятка зашла, то цель закрылась облаком. Пришлось заходить еще раз. А ведь бомбардировщик на боевом курсе беззащитен — нельзя менять ни направление, ни скорость, ни высоту, иначе бомбы не попадут в цель. Если мы не привезем подтверждения, то вылет не засчитывался. Это ЧП. Слава богу, у нас такого не было. Когда мы пошли на второй заход, мне стало дурно. Я говорю штурману Лене Юшенковой: «Похоже, что меня ранило». — «Держись, сейчас будем сбрасывать бомбы». Бомбы сбросили. Я чувствую, что у меня кружится голова. Вижу, что группа отходит. Лена мне дала понюхать нашатырь — стало полегче. Внизу большой лесной массив — сесть негде. Надо дотянуть до аэродрома истребителей. Зашли на аэродром истребителей. Уже я снижаюсь, выпустила щитки, шасси. А на полосу выруливает самолет! На второй круг! А на «пешке» это и так-то очень сложно, потому что когда выпущены щитки и шасси, то большая нагрузка на штурвал. Зашли, сели. Я только помню, что поднялась с сиденья и потеряла сознание. Очнулась я уже в полевом госпитале под вечер. Вижу большой двор, застеленный соломой. В операционной гильзы от снарядов вместо ламп. Стол. Операция прошла успешно. В одиннадцати местах был поврежден тонкий и в четырех толстый кишечник. Здоровое помещение, где лежали ранбольные. Мне отгородили простыней закуток. Мат! Короче, опять в мужскую компанию попала. Потом меня перевезли в стационарный госпиталь — бывшие казармы Сикорского на территории Польши. Там я начала ходить. Долечивалась уже в Москве. Оттуда меня послали в санаторий для летного состава в Востряково на две недели с последующим переосвидетельствованием. Я там пробыла четыре дня, никакого переосвидетельствования не было. Приехала на Центральный аэродром. Ребята летели до Вильно. А оттуда до полка добралась на попутках.

Девчонки мне потом рассказывали, что на тот же аэродром истребителей приземлился летчик из братского 124-го полка на подбитом самолете. Он забрал мой исправный и с моим экипажем полетел в полк. Когда самолет заходил на посадку, все так обрадовались. Потому что полк с вылета вернулся, они видели, как отстал самолет, но судьба его была не известна. А тут видят, что он идет на посадку. Все закричали, стали бросать шапки, а вылез мужчина и мой экипаж…

— *Кабина удобная?*

— Нормальная. Муж у меня высокий. Он в соседнем полку

летал штурманом. Так ему приходилось за спинкой летчика стоять на коленях, а когда подходили к линии фронта, то около пулемета вставали в рост. Откидное сиденье неудобное, зимой в меховом комбинезоне тесно. Привязные ремни? Нет, не пользовались. Пулеметами, установленными вперед, ни разу не пользовалась. А вот штурман и стрелок-радист часто расходовали свой боекомплект.

— Экипаж был постоянный?

— Со стрелком мы расстались. Потом у меня был Степа Цымбал, здоровый хохол. Он все просил, чтобы я в нагрудный карман положила листочек с молитвой: «Командир, возьми. Пусть тебя охраняет». Летчики народ суеверный. В полку не было самолета под номером 13. Старались летать только на своем самолете. Бывает, что самолет неисправен, на другой старались не пересаживаться. Сложно было летать после ранения. Первые вылеты мне казалось, что все зенитки стреляют только по мне. Потом опять привыкла. Конец войны меня застал в Восточной Пруссии. Мы на Данциг летали, на Пилау, Мемель. Это уже было, как прогулка. Потому что истребителей сопровождения было почти столько же, сколько бомбардировщиков. Опасность была только от зенитного огня. Всего я совершила 79 боевых вылетов. К концу войны стала старшим летчиком. Такой небольшой рост по службе объясняется тем, что полк за время войны потерял всего двадцать восемь человек. Чем это объясняется? Не знаю. Не могу сказать, чтобы нас берегли. Мы летали столько же, сколько и мужчины из соседних полков дивизии. Помню, был налет на Ригу. Наш полк шел последним. А первым 124-й. У них в этом вылете 72 человека погибло. Почти весь полк! У нас раненых было человек 12. Но все вернулись, кроме экипажа Карасевой, который оказался в плену. Да… вот плена очень боялись… и боялись остаться калекой, слепой, хромой. Если пуля, то чтоб насмерть.

— Потери были в основном от зениток или от истребителей?

— В основном от зениток. Практически всегда было истребительное прикрытие. Первое время послабее, а с конца 44-го очень мощное.

— Женский коллектив — это специфическая среда…

— Где три, там базар, а где больше — ярмарка. Все мы люди. Тем более женский коллектив, который вместе спит, вместе ест, вместе работает. Конечно, эмоциональная нагрузка большая. У нашей комэски был хороший характер. У нас был экипаж Кривоноговой. И еще экипаж славной дочери грузинского народа. Летала слабовато, а гонора было! Надя была не злопамятная, она

не помнила обид, которые ей наносили, и потом, ее спасал сон. Как свободная минута — она спит под плоскостью, а потом встает, вроде ничего не было. Говорит: «То, что не помню, того не было». Всяко, конечно, было… но таких серьезных противоречий, чтобы мы ненавидели друг друга, не возникало. Все-таки мы работали, если бы было много свободного времени, наверное, было бы по-другому. Даже тогда, когда не было полетов — погоды нет или аэродром раскис, старались не сидеть без дела. Штурмана учили районы до мелочей, летчики тоже занимались. Потом очень хорошая была самодеятельность. А вот танцев не было!

Жили поэскадрильно, но стрелки жили отдельно, хотя весь летный состав питался в одной столовой. Кормили очень хорошо, но все равно сгущенку из НЗ всю съедали — сладкого хотелось. И когда приходила проверяющая комиссия, доставалось экипажам капитально. После вылетов давали 100 грамм. Я не пила — отдавала стрелкам-мужчинам. Курило в полку всего пять женщин: Тимофеева, Федутенко, Галя Маркова… Им персонально выдавали папиросы.

Под конец войны нас стали хорошо одевать. Брюки, гимнастерки шили на каждую индивидуально. Летали в кирзовых сапогах, а хромые были «на выход». На нас даже были пошиты платья цвета хаки. Нижнее белье шили себе самостоятельно из портянок.

Косметикой мы практически не пользовались. А вот зубы чистили. Нам давали и щетки и порошок. Каждую неделю ходили в баню. На вшивость проверяли только мужиков, а нас нет. Был, правда, такой случай. Единственный. Тамара Маслова у нас летчиком была, мы спали с ней на втором этаже на нарах. Она говорит: «Слушай, что-то у меня голова чешется». Стали чесать — вши. «Наградила она меня». На следующий день она полетела на спарке с инструктором, на посадке сошли с полосы и скапотировали. Ее придавило, но все живы. Двое суток отлежала в госпитале. Я к ней туда приезжала, спрашиваю: «Как у тебя насчет этого дела?» — «Ни одной!» Говорят, перед несчастьем это бывает.

Если говорить об особенностях женского организма, то в критические дни отстраняли от полетов только тех, кто плохо переносил. Вот у меня штурман, например, очень тяжело переносила — она лежала в лежку. В эти дни мне ее заменяли…

— Подвергался ли Ваш самолет атакам истребителей?

— Да, подвергался. Однажды я даже видела лицо немецкого летчика, настолько близко подошел истребитель. Он заходил с

правой стороны. Степа Цымбал по нему стрелял, но не попал, а тот проскочил, скинул скорость и некоторое время летел рядом с нами в двадцати метрах. Ни мы ни он не могли стрелять. Повернув голову, я увидела голову летчика в шлемофоне и лицо… Как в этой ситуации себя чувствовала? Спокойно. Он же в этом положении не опасен. Надо сказать, что даже в таких ситуациях в экипаже сохранялась рабочая обстановка. Никто не матерился — мы этих слов не знали. Каждый занят своим делом и лишних разговоров не допускал. Только команды и информирование членов экипажа: «Слева истребители противника», «Подходим к цели, через 10 минут встанем на боевой курс». Так что в экипаже никогда не было нервозной обстановки, хотя, возможно, каждый переживал внутри. Самое приятное чувство, когда бомбы сброшены и штурман говорит: «Пересекли линию фронта». Как хорошо, значит, живы! И облегченный самолет радуется так же, как и экипаж. И так каждый раз.

— Какое максимальное количество вылетов приходилось делать?

— Два. Продолжительность вылета два с половиной часа, два сорок. Пока взлетим, пока соберется группа…

— Кислородное оборудование было?

— Да. Но мы выше четырех тысяч не летали. В основном на две с половиной, редко — три. Поэтому мы не пользовались кислородным оборудованием.

— Минимальная высота облачности, при которой можно было летать?

— Восемьсот. Вот в том вылете, когда облако закрыло цель и пришлось делать второй заход, была именно такая облачность — это очень опасно. Обычно тысяча, тысяча двести.

— Кроме этого ранения, дырки в самолете привозили?

— Да. Почти каждый раз. Я, например, два раза садилась на вынужденную посадку на чужие аэродромы. Один раз под Шауляем был перебит бензопровод, а второй раз было повреждено управление, тяги стабилизатора. Сядешь, техники заменят, и домой.

— Со СМЕРШем приходилось сталкиваться?

— Лично мне не приходилось, но стрелок-радист Тося от нее натерпелась — женщина была неприятная… Поганый они были

народ.

— Как вы относитесь к политработникам?

— Сначала комиссаром полка у нас была Нина Яковлевна Елисеева. Мы ее звали «матушка». Она очень нас любила. Очень хороший, душевный человек. И всплакнуть могла. У нее был муж, Ванечка, командир истребительного полка. Потом он как-то приезжал к нам, и ей пришлось демобилизоваться. Дали нам Абрамову Марию Борисовну. Что тебе сказать? Комиссар как комиссар. Как почти все комиссары: говорили много, делали мало. Пришла из ГВФ, кадровый политработник. Потом она была много лет инструктором в ЦК партии. После войны много сделала для однополчан, помогала и с квартирами, и с пенсиями.

— Ирина Осадзе у Вас была в эскадрилье?

— Да. Летала прекрасно, но была ужасная матерщинница. Правда мат у нее был не обидный. Замужем она не была — жила авиацией. Хорошая была девка, не вредная, не злобная. Она больше с мужчинами общалась. Женские разговоры ее никогда не интересовали.

— Были ли случаи перехода из экипажа в экипаж, поскольку не сошлись характерами?

— Такого не было. Единственный раз из полка отчислили награжденного стрелка-радиста татарина Абибулаев, который летал с Кривоноговой. Это случилось после депортации крымских татар. Он упал к ногам командира, плакал, просил оставить, но его куда-то забрали. Правда, он к нам вернулся в конце войны.

— Какие у Вас награды за войну были?

— На фронте я была награждена орденом Красной Звезды, Боевого Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени.

— Какое было отношение у вас лично к немцам?

— Такое же, как у всех советских людей: «Сколько раз увидишь, столько убей». Личной ненависти не было. Просто знали, что это враг.

— Трофеи какие-либо были?

— Ничего не было. Откуда?! Когда мы были в Восточной Пруссии, разрешили нам пойти в город. Улицы, как снегом, засыпаны пухом. Какие же мы были глупые! Дома-то пустые, все открыто. Помню, зашли мы в квартиру. Мы такого же в жизни не

видели: такая мебель, такая посуда, такие люстры висят. Но желания что-то взять не было… А куда бы мы взяли?! Никто ничего не брал.

— Как встретили 9 Мая?

— Во второй половине дня 8-го летали на Либаву. Огонь был жуткий. У укладчицы парашютов муж был штурманом в 124-м полку. Их сбили в этом последнем боевом вылете, но они остались живы, попали в плен на одну ночь. Но тогда мы еще не знали, что война завтра кончится. Помню, мы с этой девочкой плакали, жалко было… Вечером самолеты были готовы к утреннему вылету. Вдруг ночью прожектора, стрельба. Мы подумали, что бомбят наш аэродром. Выскочили на улицу, а там кругом иллюминация — война закончилась! Утром у нас был парад. Радость, конечно, что мы живы…

В июне мы участвовали в Параде Победы в Москве. После парада полк расформировали. Младшие специалисты были почти все демобилизованы, знамя нашего полка передали в Музей Вооруженных Сил, а восемь экипажей передали в 124-й полк. В Паневежисе мы переучились на Ту-2. Весной бомбили лед на Немане. Летали на У-2 в закрытых кабинах, тренировались для поддержания формы. В 1950 году я демобилизовалась, будучи беременной.

Возвращение на гражданку было трудным: специальности нет, жилья нет — ничего нет. Надо было все начинать с нуля. Хорошо, что у мужа были родители в Москве, поэтому, когда его направили в Академию Жуковского, я демобилизовалась и приехала с ним. Поступила в Институт культуры и устроилась на работу сначала в библиотеку МВД, а потом в ЦК партии заведующей абонемента. В этой библиотеке я проработала 27 лет.

Как принимали женщин после войны? Нормально. Во всяком случае, я не испытывала никогда стыда за то, что я воевала. Меня это не коснулось.

— Война-это самое яркое впечатление в жизни?

— Да, наверное. Во-первых, были счастливы, что участвовали в защите своей Родины, лучше которой нет свете. Кроме того, такие экстремальные ситуации делают людей чище, сближают. Все мелочное, мещанское отпадает. Конечно, как женщины, мы, наверное, были не интересные после фронта. Мы не умели наряжаться, да и не было такого стремления:

Я, признаться, сберечь не сумела шинели —
На пальто перешили служивую мне.

Было трудное время.
К тому же хотели
Мы скорее забыть о войне.

В институте проходила в военном платье, потому что муж — слушатель Академии, ребенок. Комната восемь метров. Зарплата 600 рублей. Жили очень ограничено. Но в ресторан ходили.

Лилин Анатолий Васильевич

Родился я 18 сентября 1922 года в городе Юже, что в Ивановской области, в семье рабочего. Родителям приходилось очень нелегко с девятью детьми, поэтому в старших классах я каждое лето работал на торфоразработках: стоя почти по пояс в торфяной жиже, бросал на транспортер торфяную массу. Дальше она шла в обработку, ее перемалывали, сушили и делали брикеты, которые использовали для топки котельных и печей в домах. Работать приходилось наравне со взрослыми. В торфяную жижу залезали в специальных брезентовых костюмах, мне, как самому молодому, выдавали два костюма. Это было единственным послаблением. Помню, на эти заработанные деньги мне купили первый костюм и ботинки.

Несмотря на бедность, жили мы очень интересно. Тогда у всех были на слуху рекордные перелеты Чкалова, Расковой, Гризодубовой. Мы старались им подражать, следили за изобретениями, техническими достижениями. Окончив школу в 1939 году, я поехал поступать в Ленинградское инженерно-техническое училище. Оно в то время называлось Курсами усовершенствования имени Ворошилова и размещалось в Ленинграде на улице Красных курсантов. Там мне удалось успешно сдать зачеты, однако на вечерней поверке возник конфликт со старшиной, и я решил уйти. Тут же поступил в Институт гражданского воздушного флота, располагавшийся на Средней Рогатке.

Но проучился я всего около двух месяцев, до приказа министра обороны Тимошенко, согласно которому выпускников школ и студентов первых курсов призывали в армию. Так я попал в Краснодар, в 518-й легкоартиллерийский полк. В нем пробыл месяца три или четыре. Сначала учился в полковой школе на командира орудия. В моем подчинении находилось орудие и шесть лошадей, которых приходилось нещадно тереть три раза в день. Командиры постоянно расхаживали и проверяли их чистоту. Не дай бог хоть пылинку найдут! Вскоре пришла в полк разнарядка направить всех бойцов со средним образованием на сдачу экзаменов во вновь организуемую Грозненскую школу летнабов. Я и еще несколько сослуживцев туда поступили.

Бытовые условия в школе не отличались от тех, что были во всех летных училищах того периода. Мы жили в казармах, где располагалось полсотни, а то и целая сотня курсантов. Более того, первокурсников — а это человек сто пятьдесят — поначалу расположили в спортзале. Представляешь, насколько плотно там

стояли двухъярусные койки?! А как иначе?! Помещение-то изначально планировалось под городской дом культуры, а уж потом из него сделали летное училище.

Кормили нас вполне нормально, как и положено в летных частях. В сезон были и фрукты на столе. Взаимоотношения между нами, курсантами, складывались по-настоящему товарищескими. И что важно, не было национальной розни. Будь ты русский, еврей, украинец — все мы были одной семьей. И это не навязывалось сверху, это были искренние чувства.

Правда, за жизнью местного населения — чеченцев и ингушей, нам поначалу было диковинно смотреть. Особенно удивляло их отношение к женщине, к семье. Об этом анекдот даже ходил. Мол, едет чеченец на лошади, а за ним едва поспевает женщина с мешком на плече. Чеченца спрашивают: «Куда едешь, Ахмед?» Отвечает: «Да вот жена захворала, в больницу ее веду». Но в чужой монастырь со своим уставом не лезут. И надо сказать, что у нас, курсантов, с местным населением взаимоотношения были очень хорошими.

Поначалу нас в увольнение не отпускали. Первый раз мы пошли в город примерно через полгода учебы, когда прошли курс молодого бойца и приняли присягу. Улицы поражали чистотой, ухоженностью, обилием зелени и красотой, в которой, однако, было не так много кавказского колорита. Дело в том, что в городе была очень развита нефтяная промышленность, и на предприятиях, связанных с ней, работали в основном русские. В результате русские и составляли большинство населения.

Никакой напряженности в межнациональных отношениях не ощущалось. Жизнь текла мирно. В Грозном были танцплощадки, но мы тогда до танцев были не особо горазды. Случалось, что походишь-походишь по городу и иногда даже раньше времени в школу вернешься. Порой бывало так, что мы и увольнения не использовали, а предпочитали посидеть над книжкой, особенно если что-то по учебе надо было подтянуть.

Практическую сторону занятий мы любили больше, чем теорию. К тому же нам повезло, и летали мы в тот период еще столько, сколько нужно было по программе. Так что к окончанию учебы у всех было где-то часов по сто налета. Летать нам доводилось на Р-5 и на ТБ-3. В последний нас сажали по пятнадцать-двадцать человек. В салоне этого самолета размещалось несколько отдельных столиков, благодаря чему сразу несколько штурманов могли отрабатывать учебные задачи, которые им давали на полет. С них же мы отрабатывали прыжки с парашютом. Тут нас человек по тридцать-сорок набивали в него. Прыгать из ТБ-3 непросто. Надо было открыть дверцу, вылезть на

плоскость. По ней на попе проехать метров пять и только потом свалиться с нее.

Когда уже оканчивали школу штурманов, то нас, как положено, одели и обули. Форму выдали и парадную, и повседневную, да еще постельным бельем снабдили, для которого был отдельный удобный раскладной чемодан-постель. На форме у нас уже даже петлички были пришиты. Не хватало только кубиков. А начальника школы как раз перед нашим выпуском вызвали в Москву. Ждем его неделю, другую, на третью он приезжает и привозит приказ нас всех выпустить сержантами. У нас ведь и кубики были заготовлены, все лейтенантами собирались стать, а тут… Некоторые сразу решили уйти из армии, подавали рапорт на демобилизацию. Но я решил остался служить и в начале 1941 года выпустился сержантом.

Недолго я прослужил в 514-м бомбардировочном полку. Его отправили на перевооружение, а нас, новичков, перевели в 58-й Краснознаменный бомбардировочный авиационный полк. Он базировался в городе Старая Русса и летал на самолетах СБ. Надо отдать должное командованию полка. Нас, несостоявшихся лейтенантов, не стали селить в казармы, а разместили в общежитии по три-четыре, а то и по два человека в комнате.

Вообще, в полку к нам, новоиспеченному летному составу, отнеслись хорошо. Доучивали тому, что мы не изучили в школе штурманов. Командиром эскадрильи был Иван Потапович Скок, опытный летчик, у которого было чему учиться.

День начала войны пришелся на воскресенье. Мы были на стрельбище, которое находилось примерно километрах в двух-трех от аэродрома. И вот в разгар занятий смотрим: над аэродромом кружится наш самолет. Сбор! Мы со стрельбища бегом в часть. Аккурат попали к двенадцати часам, то есть к выступлению Молотова.

Началась подготовка к боевым действиям. К самолетам подвесили бомбы, получили задачу по сигналу лететь в район Пскова, но так и не вылетели. А вот фашисты себя ждать не заставили. Их первый самолет мы увидели уже на следующий день. А еще через несколько дней нас перебросили под Ленинград. Полк бомбил приближающиеся к городу части немцев, фашистские аэродромы, железнодорожные эшелоны.

Первый боевой вылет мне не слишком запомнился. Я тогда еще как следует не понимал, что такое бой. Все произошло очень быстро. Бомбить мы должны были, ориентируясь на ведущего. Он открыл люки — мы открыли люки. Он бросает бомбы, мы бросаем бомбы. Вернулись назад. Это потом уже начали нам давать задачи не только в составе группы, но и одиночным самолетам. Конечно,

к тому времени руководство примерно знало способность каждого экипажа выполнить ту или иную задачу.

За 1941 год каждый из нас сделал не более десяти-пятнадцати вылетов. Но обстановка в воздухе была настолько напряженной, что к концу года в полку осталось буквально несколько самолетов. Мы их передали в соседний полк, а сами, согласно приказу поехали в Энгельс. Там за месяц переучились на самолеты Пе-2, очень хорошие по тем временам пикирующие бомбардировщики. Правда, до 1943 года мы бомбили только с горизонтального полета.

На вооружении самолета состоял ШКАС и БТ у стрелка-радиста, БТ у штурмана, ШКАС и БС у летчика. Кроме того, до начала 1943 года на самолетах Пе-2 выпуска Иркутского авиационного завода подвешивали по восемь ракет РС-82. Из них четыре вперед стреляли, четыре назад. При этом трубки взрывателей устанавливались на различную дистанцию с тем, чтобы можно было отпугивать истребители противника при их заходе в атаку. Это было хорошим средством, особенно если была точно определена дистанция до самолета. Как правило, если ракета разрывалась около вражеского истребителя, то он второй раз в атаку не рвался. Однажды мне даже довелось так сбить «мессер».

При использовании РС-82 экипажу тоже нужно настроиться: сразу после пуска перед плоскостью возникает клуб дыма красноватого цвета, создававшего впечатление, что перед самолетом разорвался снаряд. В 1943–1945 годах наш полк получал машины Казанского завода, где направляющих с ракетами не устанавливали. К тому времени это было уже не столь важно: истребителей врага стало меньше. В любом случае, скажу одно: замечательным самолетом был Пе-2! Конечно, он был строгим, требовал от летчика умения пилотировать, но был надежный и маневренный. Даже мог на одном моторе идти при необходимости. Хотя двигатель М-105ПФ отказывал крайне редко, только в результате боевых повреждений. Иногда на взлете случалась «раскрутка винтов», если летчик ошибался и устанавливал слишком большой шаг винта. В таких случаях приходилось возвращаться на аэродром. Но подобное случалось очень редко. Я уже говорил, что машина маневренная, скоростная. На ней можно было разогнаться до 400–450 километров в час. Примерно на таких же скоростях летали все истребители. Это не СБ, который и 400 не мог набрать. Кроме того, Пе-2 мог выполнять фигуры высшего пилотажа. Мои летчики, Селин и Ершов, не раз выполняли «бочку», боевые развороты.

На всех самолетах стояла радиостанция и СПУ. Качество связи было довольно хорошим. Радиополукомпас РПК-2 первоначально частенько давал сбои. Однако это не создавало большой проблемы, поскольку фронтовая авиация мало использовала этот прибор. Дело в том, что в довоенное время, да и в первые годы войны, наша система обучения была основана на визуальной ориентировке. Поэтому ты в полете РПК покрутишь, смотришь, что он ничего не показывает, так не расстраиваешься. Глядишь, внизу дорога идет или, скажем, река поворот делает. Тут же сориентировался и дал правильный курс.

В начале 1942 года в Иркутске получили новые машины и вернулись на Северо-Западный фронт. Старая Русса уже была под немцами. Сели на аэродром Выползово. Так до середины 1943 года мы на нем и базировались. Выполняли задачи как на Северо-Западном, так и на Ленинградском фронте.

Командиром полка у нас в тот период был Герой Советского Союза майор Серебряков. Наш экипаж участвовал в боевых вылетах в составе 2-й авиаэскадрильи капитана Мигалина, а после его перевода из полка комэском стал капитан Жуков. Сам я первые несколько вылетов на Пе-2 совершил с летчиком капитаном Белугиным, а затем начал летать с Юферовым и Веселковым. Стрелком-радистом в нашем экипаже был старшина Алтухов.

Какие задачи стояли тогда перед полком? Наши войска окружили шестнадцатую немецкую армию юго-восточнее Старой Руссы. И с середины 42-го до середины 43-го года мы постоянно совершали вылеты на аэродромы, на которых базировалась авиация, поддерживающая этой группировку. В котле под Демянском у немцев было три аэродрома — Глебовщина, Пески и Сиворицы. Кроме того, мы должны были уничтожать фашистские переправы, а также атаковать железнодорожный и автомобильный транспорт в направлении Псков, Дно, Старая Русса, Струги Красные и Гатчина. Как видишь, задачи самые разнообразные.

До лета 1942 года большинство вылетов выполнялось группами. Бомбы сбрасывали по ведущему. Вылеты, когда бомбометание нужно было производить самостоятельно, случались редко. Тем более нам, молодежи, такое доверие оказывать не торопились. Например, мне в тот период только трижды пришлось выполнять самостоятельные полеты на разведку базирования авиации противника на четырех аэродромах: Сольцы, Рельбицы, Гривочки и Дно. Все эти полеты были удачными, так как выполнял я их с высококлассным летчиком Виктором Павловичем Белугиным. Уже к лету нас молодежью считать перестали. Большинство полетов на

бомбометание переправ мне довелось сделать в район деревни Рамушево. Частенько немцы прокладывали переправу на пятнадцать-двадцать сантиметров ниже уровня воды, так что сверху ее не было видно, а войска по ней прекрасно проходили. Найти такой мост сложно, но в целом с фашистскими переправами мы справлялись.

Другое дело, что у них еще очень много было самолетов транспортной авиации Ю-52. Немцы их перегоняли к своей группировке каждый раз по тридцать-пятьдесят штук с людьми, боеприпасами, продуктами. Особенно они любили делать это в плохую погоду, когда наших самолетов в воздухе было мало. Они разгружались на трех вышеназванных аэродромах и улетали. Мы старались прихватить их до того, как они успевали оттуда взлететь. В районе Рамушевской переправы у нас были посты наблюдения. И если с этих постов замечали вражеские транспортные самолеты, то давали сигнал на командный пункт шестой воздушной армии, а откуда уже к нам на аэродром поступал сигнал на вылет. Наши экипажи, подготовленные для выполнения такой задачи, в это время располагались либо у самолетов, либо в березовой рощице у КП полка. Соответственно, мы взлетали не позднее пятнадцати-двадцати минут после получения сигнала с КП воздушной армии, заходили на другой аэродром за истребителями прикрытия и через 45–50 минут уже находились над целью. Вся тонкость была в том, чтобы отбомбиться по фашистским самолетам, пока они на земле. Частенько это удавалось, причем иногда Ю-52 еще не успевали отрулить на стоянки для разгрузки. Бомбометание производилось с высот 1500–2500 метров. Для подавления огня зенитной артиллерии отдельным экипажам давалось задание при отсутствии атак истребителей противника выходить из боевого строя и самостоятельно наносить удары по зенитным батареям врага. Отбомбившись, мы возвращались, заводили свои истребители на их аэродром и шли к себе. Результаты вылета у нас подтверждались фотоконтролем. Правда, случился забавный случай, когда командование 6-й воздушной армии и в снимках засомневалось. Такая невероятная эффективность у нас была в июне и июле 1942-го. Я работал в ЦАМО с фондом нашего полка, так что мне легко привести несколько примеров. 17 июня группа из шести Пе-2 под командованием комэска М. А. Перлика отбомбилась по аэродрому Глебовщина, где находилось двадцать пять «юнкерсов», шесть Ме-109 и три Ме-110. В результате десять «юнкерсов» было уничтожено прямыми попаданиями, шесть самолетов повреждено, и, кроме того, на вражеском аэродроме наблюдалось несколько крупных очагов пожара. 25 июня двумя

группами Пе-2 (капитан Мигалин вел восемь самолетов, и капитан Жуков вел шесть самолетов) был нанесен удар по той же Глебовщине. Там у немцев находилось более сорока самолетов. Из них в результате было повреждено двенадцать, кроме того, разбито летное поле и уничтожено четыре склада боеприпасов. Наконец, 4 июля аэродром Пески был подвергнут бомбардировке двумя группами Пе-2 по шесть самолетов в каждой, которые вели капитан Мигалин и старший лейтенант Сырчин. В ходе бомбометания удалось уничтожить четырнадцать транспортных самолетов и один Ме-109. Помимо того, было уничтожено восемь складов с горючим и несколько других складов, а также автотранспорт и много фашистских солдат. Представляешь, какие показатели? Вот командование и не поверило фотоконтролю нашего полка, послало четыре истребителя из 240-го полка для проверки результатов бомбометания. Летчики-истребители сфотографировали прямые попадания по Ю-52 и подтвердили донесения наших экипажей. Подытоживая, скажу, что только за июнь и начало июля 1942 года нашим полком было уничтожено на аэродромах демянской группировки противника почти семьдесят «Ю-52», повреждено более сорока транспортных самолетов и до десятка истребителей.

Кроме Глебовщины, мы периодически атаковали еще несколько крупных немецких аэродромов Дно, Псков, Рельбицы. Некоторые из них немцы использовали не только для обеспечения шестнадцатой армии, но и для нанесения ударов по Ленинграду и прилегающим районам. На каждом из них, как и в Глебовщине, могло собраться до полусотни фашистских самолетов. Они были хорошо прикрыты зенитками и истребителями. Конечно, несли потери. Часто на поврежденных самолетах тянули до первого аэродрома истребителей в Крестцах. Ходила в то время поговорка: «Далека ты путь-дорога с Глебовщины до Крестцов».

После боевого дня полк собирался в столовой. На ужин в те дни, когда бывали боевые вылеты, нам выдавали по сто грамм водки. Иногда мы с товарищами уговаривались: сегодня один не пьет, а другой выпивает двести грамм, в следующий раз наоборот. Впрочем, насколько я могу судить по себе и друзьям, какой-то помощи в моральном плане от водки не было. Нервное напряжение снимали хорошей шуткой. Почти весь 1942 год у нас не было на аэродроме общего помещения, где бы мог расположиться летный состав в ожидании вылета. Мы собирались около командного пункта, возле которого росло несколько березок. Болтали, шутили. Был у нас штурман звена Лева Слуцкер. Парень летал как бог. Никогда ни от одного задания не отказывался, выполнял всегда отлично. А уж анекдоты травил!

Причем всегда старался рассказывать именно о евреях.

Надо сказать, что штурмана не только выполняли свои прямые обязанности, но и ходили на дежурство. Для усиления ПВО аэродрома Хотилово, где мы базировались весной 1942 года, была смонтирована установка реактивных снарядов РС-82. Представляла она из себя самодельную турель, установленную в яму глубиной 70–80 сантиметров и диаметром один метр. По бокам турели были приварены направляющие для восьми снарядов. На турели устанавливался простейший визир для прицеливания. Дистанционные трубки ставились от 800 до 4000 метров. От аккумулятора к тумблерам включения подводились провода. Дежурный находился внутри турели, ничем не защищенный ни от возможных взрывов бомб в районе установки, ни от пыли и земли, поднимавших позади установки при возгорании заряда РС.

Где-то в начале августа выпало мне дежурить. Хоть установку и смонтировали весной, но до этого времени стрелять из нее не приходилось. Времени было примерно четыре-пять часов вечера. Погода стояла малооблачная. Отдельные облака были на высоте 1500–2000 метров. Вдруг по телефону с КП полка передали, что на аэродром от железнодорожной станции Бологое идет группа «Ю-88». И действительно, минут через семь-десять я сначала услышал шум моторов, а затем увидел на горизонте на удалении 10–12 км группу около двадцати самолетов, летящих в направлении нашего аэродрома.

Я включил тумблер аккумулятора и стал ждать, когда группа подойдет на заданную дистанцию. Определив дальность, включил тумблер пускаемой ракеты. А у самого так сердце забилось… Но вот пора, нажимаю: пуск! Ракета пошла, подняв с правой стороны и сзади клубы пыли. Конечно, я поторопился, и ракета разорвалась впереди боевого порядка. Но тут же приободрился, так как увидел, что со мной ничего не случилось, и начал пускать ракеты по мере подхода противника на нужную дистанцию.

Конечно, я ни в кого не попал, однако боевой порядок фашистов отвернул от стоянок самолетов, и бомбы были сброшены на окраине аэродрома, не причинив особого вреда.

Когда все пришли в себя после бомбежки, ко мне подбежали с ближайших стоянок ребята из летного и технического состава. Глядя на меня, они попадали от смеха, настолько я был грязен от пыли и пороховых выхлопов после пуска ракет. После этого на станины турели были навешены металлические щиты для предохранения дежурного.

С начала октября погода резко ухудшилась, чаще стали проходить моросящие дожди при десятибалльной облачности и

высоте нижней кромки облаков 300–400 метров. Командованием было принято решение использовать экипажи только для свободной охоты. Судя по архивным данным, за вторую половину октября 1942 года экипажами нашего полка было совершено более тридцати таких вылетов. Например, 14 октября экипаж майора Свинина, обнаружив на участке Лозницы — Карпово колонну из двадцати автомашин с грузом, тремя заходами бомбардировал и обстрелял колонну с высоты 450 метров. В результате, судя по наблюдениям экипажа, было уничтожено пять автомашин и еще несколько повреждено. В этот же день экипаж майора Ляха, обнаружив западнее железнодорожной станции Взгляды эшелон из тридцати вагонов, с пяти заходов и обстрелом из пулеметов уничтожил паровоз и три вагона.

16 октября мы (летчик — капитан Белугин) вылетели бомбить железную дорогу. Погода была хуже, чем обычно. Из-за низкой облачности нам даже не удалось пробиться в предполагаемый район охоты. Поэтому Белугин решил бомбить колонну автомашин на дороге в районе Кривая Часовня — Старый Брод. Сделали примерно четыре-пять заходов. Мне удалось уничтожить три машины и подбить еще пять. Надо сказать, что какого-то «охотничьего азарта», или наоборот, жалости к немцам я не испытывал — выполнял свою работу. В результате нашей активности немцам пришлось начать патрулирование железной дорогой истребителями. А это ведь не просто так, им же откуда-то перебросить пришлось самолеты.

Когда погода хоть немного улучшалась, нас отправляли группами на помощь наземным войскам. В нашем 58-м полку количество исправных самолетов колебалось тогда от шести до одиннадцати. Соответственно, составлялись смешанные группы из нашего и 72-го полка.

29 октября такая «сборная» девятка бомбардировщиков под командованием нашего комполка подполковника Ивана Потаповича Скока с высоты 1500 метров в районе деревни Илов-а уничтожила две артиллерийские батареи противника. Я в этом вылете участвовал в составе экипажа Алексея Веселкова. Что примечательно, не было ни истребителей, ни зениток. Наша группа, встав в круг, прицельным бомбометанием и обстрелом из пулеметов целей держала противника под огнем почти полчаса. Конечно, от орудий врага практически ничего не осталось.

В декабре месяце полк получил с Казанского авиазавода шесть новых «Пе-2» и остался на фронте практически единственным дневным бомбардировочным полком, так как соседний 72-й полк был преобразован в разведывательный авиационный полк.

Наш 58-й полк в это время был временно придан 11-й наземной армии и действовал в ее интересах. 10–12 февраля противник оставил демянский выступ. Нам было очень обидно, что немцы смогли избежать окружения. Со своей стороны мы ничем не могли помочь — в те дни стояла абсолютно нелетная погода.

После ликвидации демянской группировки нам пришлось участвовать в операции по уничтожению немецкой авиации на аэродромах Сольцы, Рельбицы, Дно, Гривочки.

Об эффективности подобного бомбометания могу судить хотя бы по увиденному мною еще в 1943 году кладбищу разбитых самолетов в районе аэродрома Глебовщина. Оно было в полутора-двух километрах северо-восточнее взлетно-посадочной полосы. И там искореженных машин различного типа лежало штук двести, если не больше.

Вообще, много вылетов мы на вражеские аэродромы сделали. Мой друг, младший лейтенант Вася Сизов, в один из вылетов был тяжело ранен в голову осколком зенитного снаряда. Однако он же летчик, от него так много зависело! Кровь глаза заливала, а Вася с боевого курса не свернул, вышел на цель вместе с группой, его штурман Миша Потапов прицелился и отбомбился как надо. После чего Сизов с его помощью довел самолет до нашего аэродрома и благополучно произвел посадку. Мы все очень рады были, что Вася остался жив. Вскоре его орденом Красного Знамени наградили за то, что задание выполнил, несмотря ни на что, и при этом спас машину и экипаж. А штурману Потапову дали краткосрочный отпуск с поездкой домой.

Вообще, хочу сказать, что с 1943 года бомбить аэродромы стало тяжелее. У немцев появились истребители «Фокке-Вульф-190». Да еще на зенитках фашисты стали использовать радиолокационные прицелы. Соответственно, у нас возросли потери. Правда, к этому времени нам в прикрытие стали давать больше самолетов. Стали ходить девятка на девятку бомбардировщиков, а до этого давали три-пять машин. Бывало и так, что приходим на аэродром к истребителям, а они по каким-то причинам не взлетают. Тогда приходилось на задание без прикрытия идти.

— Кто обслуживал ваш самолет?

— У нас, бомбардировщиков, кроме летчиков, в экипаж входило еще четыре-пять человек инженерно-технического состава. То есть за каждым самолетом было закреплено по два техника (старший и младший) и механики по вооружению и по приборам. Помимо этого, в полку были отдельные группы из

специалистов по кислородному оборудованию, специальному вооружению. То есть всегда был один человек на звено или на эскадрилью, который перед каждым полетом во всех машинах проверял работоспособность определенного вида оборудования.

К своему старшему технику старшине ленинградцу Саше Портнову я относился с глубочайшим уважением. Я всегда знал: если Портнов посмотрел мой самолет, значит, в бою он выдержит любые нагрузки, какие могут возникнуть. Да и остальные летчики к инженерно-техническому составу относились уважительно. Тут ведь какое было дело. Ты слетал на задание, вернулся, наговорил технику, что в воздухе барахлило, пообедал и можешь ложиться отдыхать. А техник будет проверять и ремонтировать самолет до тех пор, пока он не будет готов к новому боевому вылету. А это значит, что он может не спать и сутки, и двое, пока не приведет все в порядок. Так что техникам на войне тоже доставалось. Среди технического состава у нас много было и девчат: оружейницы, прибористки, парашютоукладчицы. Как только появлялось свободное время, когда погода не летная, мы устраивали танцы, концерты своей самодеятельности. Конечно, и романы случались. Нам же по двадцать-двадцать два года было. Около десяти романов в полку закончились свадьбами. Моя собственная избранница была врачом батальона аэродромного обслуживания, да еще в звании капитана, между прочим, а я с ней познакомился, когда был только лейтенантом. И это не помешало нам прожить вместе сорок семь лет и воспитать двоих детей — сына и дочку.

К середине 1943 года ситуация со снабжением самолетами стала у нас понемножку налаживаться. Где-то к лету наш полк был полностью укомплектован. Командовал полком Иван Потапович Скок — умный, грамотный летчик, который на все задания старался вести экипажи сам. И тактические, и оперативные вопросы он решал своевременно и толково. Авторитет у него был высокий и среди нас, и среди начальства. Не случайно в конце 1943 года его забрали от нас и назначили командиром дивизии на новых в ту пору самолетах ТУ-2. А нам самим было за Иваном Потаповичем как за каменной стеной. Помню, к марту 1943 года я и еще несколько человек летного состава совершили более пятидесяти боевых вылетов. За это должны были награждать. Но ранее написанные представления о награждении, видимо, где-то затерялись в штабах и не были реализованы. Тогда командир полка И. П. Скок воспользовался своим правом и наградил нас медалями «За Отвагу». 2 марта 1943 года меня, летчиков Юферова, Веселкова, Калино и штурманов Артюха и Зарубу вызвали на КП полка, где и вручили эти медали.

Одновременно всем нам, — а нас в полку называли «карьеристами» за то, что мы, прибыв в полк сержантами, «сумели» дослужиться до воинского звания «старшина», — командир вручил только что введенные новенькие погоны младших лейтенантов. Так мы получили первые офицерские звания. Чтобы все это как-то отметить, врач полка капитан медицинской службы Шполянский налил нам всем по кружке медицинского «Кагора».

К концу августа, с окончанием боевых действий в районе Старая Русса, наш полк перелетел на аэродром Сменово, где занялся летной подготовкой вновь прибывших экипажей и совершенствованием навыков бомбометания с пикирования в составе звеньев и эскадрильи. Бомбили с пикирования мы не ниже, чем с четырех тысяч метров. Такая возможность представлялась не всегда, тут и облачность должна быть высокой, и летчики хорошо обученные. Так что, несмотря на эффективность бомбардировки с пикирования, с горизонтального полета за годы войны мы бомбили чаще.

Для пикирования очень важно обладать опытом, умением. Ведь если летчик замешкается, выводя самолет, или сделает угол пикирования слишком большим, то разбиться можно запросто. Хотя у нас в полку такого, к счастью, не было. Еще есть один опасный момент. Если летчик при сбросе бомбы чуть отдаст штурвал и увеличит угол пикирования, то бомба может лечь на плоскость. У нашего экипажа такое несколько раз случалось. Но тут самое важное, чтобы летчик вовремя «дал ногу» и постепенно отошел от бомбы, тогда все оканчивается благополучно. Однако очень неприятно, когда над тобой нависает эта махина в двести пятьдесят, а то и в пятьсот килограмм.

— А сколько заходов на пикирование вы обычно делали?

— Это зависело от задачи. Вот, скажем, бомбить теплоцентраль мы брали две ФАБ-500, которые бросали с одного захода. Если пикируешь не для бомбометания, а для обстрела какой-то цели из передних пулеметов (здесь уже пикирование пологое), то заходов очень много может быть.

А когда технику какую-то бомбили, то делали в среднем захода два-три. В этих вылетах нам подвешивали РРАБы (ротативно-рассеивающиеся авиабомбы) и ПТАБы.

— В чем заключается работа штурмана в боевом вылете?

— Ведение ориентировки, прицеливание и отбивать атаки истребителей. Каждая бомба, в зависимости от типа, падает по своей траектории. Основываясь на тактико-технических данных,

погодных условиях, штурман по таблицам рассчитывал угол прицеливания. Если бомбили с горизонтального полета, то сбрасывал штурман, а с пикирования сначала штурман наводил на цель, давал команду на ввод летчику, после чего тот прицеливался по своему прицелу и сам сбрасывал бомбы. Летчик мог произвести прицельное бомбометание без штурмана. Особенно просто это ему сделать не с пикирования, а с горизонтального полета, то есть прицеливаться «по сапогу», как мы это называли. Что это такое? В носовой части самолета на остеклении кабины была разметка. И если цель видна через одну полосу разметки, значит, угол прицеливания 45 градусов, если через другую полосу — 50 градусов и т. д. Наносили такую разметку мы самостоятельно для бомбометания с высот 200–600 метров. Хотя, конечно, без штурмана у летчика не могло получиться особой точности бомбометания.

— Вы сказали, что сами делали разметку на остеклении кабины. А еще как-нибудь в полку самолеты доводили?

— Нет, все машины оставались такими, как приходили с завода. Зимой нам ведь их присылали со специальной зимней окраской, летом — с летней. А если, допустим, какая-то зимняя машина доживала до лета, то так на ней с зимней окраской и летали. И ни один самолет не перекрашивали ни разу.

— Вернемся к боевому пути вашего полка. Каким полк стал и куда был направлен после пополнения?

— Получив пополнение, полк к концу августа имел уже 34 самолета Пе-2 и 24 экипажа, окончивших боевое применение. Было сформировано три полных эскадрильи и одна резервная.

5 октября 1943 года полк вновь перебазировался на аэродром Макарово, где мы продолжали совершенствоваться в учебных полетах, используя прекрасные по тем временам условия учебного полигона. 20 ноября 1943 года фронт был расформирован, а наш полк был передан в состав 276-й бомбардировочной дивизии 13-й воздушной армии, действовавшей на Ленинградском фронте.

Мы начали готовиться к перелету в район, где полк начинал свои боевые вылеты летом 1941 года. В декабре месяце, после тщательной подготовки, полк боеготовыми экипажами, несмотря на сложные метеоусловия, перелетел на аэродром Шум (это около Волхова), который находился примерно в пятнадцати километрах от линии фронта. То, что фронт совсем рядом, мы потом ощущали на себе не реже чем по два-три раза в день. Утром, в обед и вечером аэродром обязательно обстреливался

артиллерией с переднего края противника. Я оказался в числе восьми экипажей, которых в тот же день самолетами Ли-2 доставили обратно на аэродром Макарово с тем, чтобы мы забрали и перегнали оставшиеся самолеты резервной эскадрильи. Однако погода была сложной, и нам пришлось сидеть на аэродроме, ждать более подходящих метеоусловий.

Таким образом, новый, 1944 год мы отмечали в Макарове. Обидно было, что наши товарищи воюют, а мы отсиживаемся. Поэтому мы экипажем договорились на 4 января, что после облета самолета пойдем самостоятельно на аэродром Шум. Конечно, говорить об этом никому не стали, даже техсостав не знал. И вот после взлета и облета самолета прошли над стартом и легли на курс по маршруту Выползово, Бокситогорск, Тихвин, Волхов, Шум.

Едва отошли от Выползова, погода резко ухудшилась, пошел снег, видимость упала до 200–300 метров. Летчик Ершов не умел летать в облаках, поэтому пришлось идти на бреющем полете, ориентируясь по макушкам деревьев. Прилетели на аэродром Шум около четырех часов дня. Майор Аниськин, который к тому времени стал командиром полка, сначала накричал на нас, хотел посадить на гауптвахту, а потом махнул рукой и сказал: «Ладно, летайте!» В результате мы на следующий же день включились в боевую работу. Нашей задачей было в составе группы капитана Жукова нанести удар по орудиям дальнобойной артиллерии в районе Гатчины. Удары были успешным, орудия вышли из строя, и я их даже видел покореженными в районе железнодорожной станции Балтийская после освобождения Гатчины.

В ту пору мы сделали очень много вылетов на уничтожение тяжелой артиллерии, которая обстреливала Ленинград, и на нанесение ударов по железнодорожным станциям. Надо сказать, что я, как и подавляющее большинство летного состава, ничего не знал о том, что в блокадном городе каждый месяц умирает по несколько тысяч человек. Более того, нам размер пайка практически не изменяли, да и как его изменишь, ведь от недоедания при перегрузках запросто можно сознание потерять. А технический состав, конечно, на пшенке сидел.

14 января 1944 года началась операция по освобождению Ленинградской области. В этот день из-за неблагоприятных метеоусловий полк не летал. Только на следующее утро двумя группами, ведомыми старшим лейтенантом Струенковым и капитаном Жуковым, были нанесены удары по позициям дальнобойной артиллерии в 10–15 километрах юго-западнее г. Пушкино и по артиллерийским батареям северо-восточнее этого города. Фотоконтроль результатов ударов показал, что

дальнобойное орудие сильно повреждено и к дальнейшей стрельбе непригодно, а батареи артиллерии замолчали. Кроме того, наиболее опытные экипажи полка, несмотря на плохую погоду, наносили удары по выдвигающимся колоннам противника, помогая наземным войскам.

17 января по заданию командования фронта вылетели на разведку экипажи Сырчина, Салтыкова, Ершова и мы с Веселковым. Необходимо было выявить движение противника из районов Пскова, Новгорода и Нарвы в направлении Пушкин, Гатчина и Ропша. Кроме того, в течение дня полк группами по пять-семь самолетов трижды совершал бомбометание по стреляющим артиллерийским батареям в районе Ропши и Софии.

Вообще, в начале 1944-го нам нелегко пришлось. Весь январь, особенно первую его половину, погода была очень сложная для полетов. Постоянно шел мокрый снег, переходящий в дождь. Была низкая облачность. Мы летали по два-три, максимум пять самолетов на выполнение той или иной задачи. И, естественно, старались малейшее улучшение погоды использовать для нанесения удара по противнику.

Тем не менее вплоть до 26 января мы выполняли боевые задания по разрушению эшелонированной обороны немцев в районах Красное Село и Ропша, бомбили живую силу и технику врага в окрестностях городов Пушкин и Гатчина, уничтожали артиллерийско-минометные позиции в районах Копорье и Высоцкое, действовали по колоннам танков и автомашин, осуществлявших перевозки по дороге Гатчина — Вырица. Кроме того, громили отходящие войска на шоссейных и железных дорогах.

Наш экипаж уже считался опытным, способным выполнять более сложные боевые задачи, а летчик Миша Ершов еще с середины 1943 года был назначен командиром звена. Именно поэтому нам довольно часто приходилось водить на бомбометание группы от звена до пяти Пе-2 или вести воздушную разведку отходящих сил противника.

Между тем фронт все больше отдалялся от Ленинграда. 20 января были взяты Красное Село и Ропша, 24 января освобожден Пушкин, продолжали идти бои за овладение Гатчиной. Туда ежедневно совершали вылеты по пять-шесть групп полка. Объекты, по которым необходимо было наносить удары, нам указывали наземные войска стрельбой из ракетниц.

В начале весны мы попали в серьезную переделку. Нашему экипажу — на тот момент в него входили Миша Ершов (летчик), я (штурман) и стрелок-радист Коля Савчук — очень часто приходилось выполнять задачи по разведке и охоте, то есть

нанесению ударов по отходящему противнику. И вот 4 марта 1944 года перед нами была поставлена задача лететь на разведку фашистских аэродромов в районе Тапу, Тарту и Пскова, чтобы определить, сколько там стоит самолетов. Эти данные нам нужно было передать командованию, и, уже ориентируясь на них, группы полков нашей дивизии должны были нанести удары по врагу.

Поначалу все шло гладко. Мы с высоты восемь тысяч метров разведали аэродром Тапу и железнодорожную станцию. Потом, прячась в облаках, пришли в район города Тарту на аэродром. Стали пробивать облачность. И что ты думаешь? На четырех тысячах метров — облака, на двух — тоже, на тысяче метров — тоже. В результате мы на шестистах метрах высоты очень удачно вывалились из облачности чуть ли не в центре аэродрома. Самолетов на аэродроме стояло штук тридцать-сорок. Пока я включал фотоаппараты, радист и летчик провели их обстрел на стоянках. После этого мы опять нырнули в облачность и стали уходить в район Пскова, тоже на разведку аэродрома.

Облака тогда шли сплошняком от Чудского озера и далеко на запад высотой до восьми-десяти тысяч метров. Выйдя к Пскову, мы несколько раз пытались пробить облачность, но каждый раз нас встречали истребители противника. Видимо, они тогда уже использовали радиолокационные станции, которые их точно наводили на наш самолет. Тем не менее нам удалось сфотографировать аэродром Псков. У фашистов там стояло всего пятнадцать-двадцать самолетов. Мы передали эти данные на командный пункт полка. Облачность поднялась, и истребители взяли нас в оборот. Пытались уйти от них на высоту, потом спикировали до бреющего, но скрыться от них все равно никак не получалось. Пока мы пытались оторваться, радист сбил два истребителя, но и наш самолет был подожжен. Мы с трудом перетянули за Псковское озеро и выпрыгнули из горящего самолета в районе деревни Глубочка. Выпрыгнули очень удачно. Не попали сразу к врагу, как это порой случалось у летчиков. Да и приземлились очень компактно: на расстоянии порядка 500–600 метров друг от друга. Правда, попали в болото. Стали выбираться. Снег по пояс, а под ним вода. Мы, все мокрые, выбирались по этому снегу около трех часов. Хорошо хоть одеты нормально были. Отопления в кабине Пе-2 не было, поэтому зимой на нас в полетах всегда были меховые комбинезоны и унты или валенки.

В конце концов вышли на сухой берег около леса. Недалеко виднелась деревня, которая оказалась пустой — немцы угнали всех ее жителей. Мы прошлись по домам, собрать, что можно. В

одной хате ведро нашли, в другой санки, а когда попали в хату, где была печка-буржуйка, то решили там заночевать. Из еды у нас с собой было только по девять плиток шоколада. Этот запас был собран и хранился у каждого в самодельной коробочке на случай вынужденной посадки.

Вскипятили мы примерно полведра воды, бросили туда несколько плиток шоколада. Этим и поужинали. Хата прогрелась от буржуйки. Мы сушили у печки свою промокшую обувь. Мне повезло, что я в валенках был. А мои друзья — оба в унтах. Так мои валенки нормально просушились, а их унты покоробились.

На утро мы направились выходить к своим. Шли почти четверо суток, пока не достигли освобожденной территории. Питались в это время только теми плитками шоколада, что у нас оставались. И все-таки нам везло, что на немцев нигде не наткнулись. Личное оружие у нас, конечно, было. Но что мы могли бы сделать со своими пистолетами против даже небольшого хорошо вооруженного фашистского отряда?

Наконец, вышли мы к своим. Линия фронта ушла вперед на запад, а мы наткнулись на арьергард полка. Переночевали, а на следующий день за нами пришла машина. Нас вывезли на рокадную дорогу Псков-Ленинград, а оттуда добрались до своего аэродрома Гатчина.

В полку очень тепло нас встретили. Честно говоря, нас к тому времени уже похоронили.

Если в дальней авиации часты были случаи, когда летчики удачно приземлялись на парашютах и возвращались в полк, то у нас подобное было редкостью. Мы бомбили цели, которые находились рядом с войсками, чуть ли не на переднем крае. Если экипаж покидал самолет, немцы быстро его находили.

Бывало, что не только немцы сбивали. Особенно в начале войны Пе-2 часто принимали за Ме-110. Силуэты у них похожие, Пе-2 тоже с двумя килями, только немного потолще, но с земли это не особо видно. Да зенитчики и не всегда старались разобраться. Бывало, зарядят, бах — и так удачно, что с первого раза сбивают свой самолет. Были случаи, когда истребители нападали. Обычно их жалели, почти не отстреливались, ракетами подавали сигнал «Я свой самолет». Если истребитель видел наш сигнал и одумывался, то все разрешалось благополучно, а если твердолобо лез напролом, тут уж приходилось обстреливать, чтобы он все-таки отошел.

Выстрелами из ракетницы можно было попытаться и отпугнуть немецкий истребитель, если закончились патроны или заклинило пулемет. Впрочем, и то и другое случалось редко. При умелом использовании боекомплекта для боя с истребителями

хватало. Ты ведь не будешь жать на гашетку, пока ствол не перегреется?! Если говорить об устойчивости Пе-2 к боевым повреждениям, то, на мой взгляд, машина живучая. В экипаже в равной степени гибли летчики и штурмана. Стрелки-радисты чуть чаще, но ненамного. В большинстве случаев погибали экипажами. Мы так за время войны девяносто шесть экипажей потеряли.

В этот же день, как мы вернулись на свой аэродром, нас направили в санаторий в Ленинград. Но пробыли мы там меньше суток: ночь переночевали, а утром за нами приехали, сказали, что летчиков в полку не хватает, поэтому нам надо срочно возвращаться. Ну, надо, значит, надо. Вернулись мы на аэродром в Гатчину. Нас учили, и мы верили, что жизнью можно и нужно жертвовать за Родину и за Сталина. Вот скажи мне тогда Сталин: «Прыгни с третьего этажа во имя Победы!» — я бы, конечно, помаялся перед окошком, как лягушка перед ужом, но все равно б выпрыгнул. Такое воспитание. Мы не кричали: «За Родину! За Сталина!», но верили, что воюем именно за них.

В середине марта мы полетели на свободную охоту и в районе Струги Красные, где обнаружили немецкий эшелон, который шел к Ленинграду. Естественно, попытались его разбомбить. У нас с собой было шесть ФАБ-100. На каждом заходе по одной-две бомбы сбрасывали. Однако попробуй тут попади! Бомбы ложились то справа, то слева от полотна. В лучшем случае, в двух-трех метрах от состава. Соответственно, эшелон продолжал идти, сбросить его с пути не удавалось. Кроме того, на эшелоне стояли зенитки, которые в одном из заходов сбили кок на одном из моторов и сделали несколько дырок в фюзеляже. Пока мы делали заходы на эшелон, из облаков вывалился самолет Ю-52. Мы пытались его атаковать, но он нырнул под защиту зениток и ходил вдоль эшелона на малой высоте. Так мы его и не сбили. Зато на последнем заходе мы все-таки сумели попасть в рельсы впереди эшелона. Фашистский паровоз уткнулся в воронку, завалился, и около него сразу же свалилось еще штук шесть или семь вагонов. Передали мы на КП информацию о том, что произошло. И вскоре после этого пришли штурмовики и доделали нашу работу.

В тот же период, благодаря разведданным, полученным нашим экипажем, был послан полк на аэродром в Тарту, и там было уничтожено около тридцати самолетов противника.

К концу марта мы стали продвигаться на запад. В очередном вылете на охоту потеряли экипаж Толи Калино. Это был один из лучших наших экипажей, у него штурманом летал Богомяков, а стрелком — радистом Абдуллаев. Мы тогда на охоту группой полетели. Вышли на железнодорожную станцию Эммаиихви, что

чуть западнее Нарвы. На ней стоял эшелон с танками. Когда зашли второй раз, самолет Калино, который летел немного впереди, подбили, и он горящим врезался в эшелон.

Летом 1944 года дивизия участвовала в Выборгской операции. Кроме вылетов на бомбардировку противника, частенько выходили на разведку передвижений войск противника до Выборга, а также по территории Финляндии до Хельсинки и обратно. Летали когда с прикрытием, а когда и без. Финские и немецкие истребители регулярно пытались нас атаковать, однако у нас уже опыт был, и давать врагу отпор мы к тому времени умели, как надо.

Однажды нашему звену поставили задачу разбомбить электростанцию ТЭЦ и плотину на канале в районе Выборга. Мы тогда по-прежнему стояли на аэродроме Гатчина и, согласно заданию, перелетели на аэродром Пушкин, там нам подвесили по две ФАБ-500 на каждый самолет, и мы взлетели оттуда около двух часов дня. Над аэродромом набрали высоту восемь тысяч метров и пошли к Выборгу. На подходе нас встретила зенитная артиллерия. Мы отвернули, ушли на запад, потом прошли по финской территории на север, развернулись на восток. Пикированием вышли на электростанцию. На высоте четыре тысячи метров «сделали площадку», я прицелился. Дождавшись точки ввода, мы вошли в пикирование и на высоте около двух тысяч метров сбросили бомбы. В результате мы попали аккурат в электростанцию и разбили плотину. Спустились на бреющий, чтобы уйти от возможных атак истребителей и зенитной артиллерии, и благополучно вернулись. Чуть позднее наш экипаж уже в одиночку выполнял схожее задание в Восточной Пруссии. У города Фридлянда мы разбомбили плотину.

В середине сентября 1944 года с аэродрома Гатчина перелетели на аэродром Молосковицы, а к концу сентября перебазировались под Тарту. Там аэродрома не было, и, чтобы посадить наш полк, закатали неубранное картофельное поле. Мы там всего двое суток пробыли, и нас перебросили под Таллин на аэродром Рапла. А уже к октябрю нас перебазировали под Вильнюс, а оттуда на аэродром Прены под Каунасом, откуда начали вести боевые действия в Восточной Пруссии. Каждый день приходилось делать по два-три вылета. Хотя до этого и в более сложные годы делали не больше одного-двух.

— Каким было отношение жителей Прибалтики к советским войскам?

— Я могу судить только по собственным ощущениям. Как человек, побывавший в тот период и в Латвии, и в Литве, и в

Эстонии, уверенно скажу: если и было что-то в душе у них негативное, то внешне ничего не проявлялось. А в Литве мне даже два раза пришлось быть шафером на свадьбе у местных жителей. Чем обусловлено тогдашнее хорошее отношение? С одной стороны, люди только-только освободились от немцев, которые их особенно медом не кормили. Как результат, прибалты к нам относились если и не хорошо, то, во всяком случае, лояльно. Но есть и еще одна возможная причина. Во время войны нас в большинстве случаев размещали по деревням, которые находились не дальше чем в 5–10 километрах от аэродрома: от двух до шести человек на хату. И хозяева всегда были рады нашему появлению, ведь нам паек выдавали, мы то детишкам шоколадку дать могли, то еще что… Возможно, что отчасти и поэтому нас на литовские свадьбы приглашали.

В декабре 1944-го я стал штурманом эскадрильи. Ведущих групп из нашего полка (трех летчиков и трех штурманов) направили под Кенигсберг в одну из стрелковых дивизий, где было организовано ознакомление летного состава с целями, которые придется бомбить при взятии Кенигсберга. Нас одели в солдатские шинели и шапки, провели по окопам, дали нам стереотрубы, показали цели, которые надо будет поразить при атаке противника. После чего на командном пункте одной из армий командующим была проведена игра по действиям всех войск с началом взятия города.

14 января начались боевые действия под Кенигсбергом. Нам очень много пришлось летать, а погода при этом не всегда была удовлетворительной. Помню, первый вылет на Кенигсберг я сделал на высоте шестьсот метров. Тогда я вел эскадрилью на бомбометание. В воздухе держалась дымка, так что еле просматривались объекты. Ориентироваться было тяжело, но тем не менее мы нашли свою цель, отбомбились, и все невредимыми вернулись на аэродром.

Штурм Кенигсберга был назначен на 6 апреля. В нем участвовало более двух тысяч самолетов. В том числе и наша 276-я дивизия. Причем, когда все части атаковали Кенигсберг, перед нами была поставлена цель действовать по аэродрому Нойтиф, который был западнее города. Там было сосредоточено много истребителей. И мы должны были не допустить их вылета. Мы там, как положено, отбомбились и успешно выполнили задание.

Остальные части наносили удары по укрепленным фортам в районе города. 9 апреля командующий Кенигсбергским гарнизоном генерал Ляш сдал город. После этого наши войска стали пробиваться на запад, в район Пилау.

Что запомнилось тогда. По всему побережью на протяжении

примерно тридцати километров было полно немецкой техники. Буквально через каждые десять шагов можно было увидеть танк, машину или орудие.

Это все мы видели, когда летали на бомбометание Пилау. Взятие города состоялось 4 мая. А два своих последних боевых вылета я совершил в район Данцига 8 мая 1945 года.

— Что считалось более опасным: зенитки или истребители?

— Все было не медом и даже не сахаром. Фашистские зенитки особенно стали беспокоить года с 44-го, когда у них зенитная артиллерия стала оборудоваться радиолокационными прицелами, и, таким образом, они стали бить намного точнее. Но, пожалуй, истребитель, хуже ведь от зенитного огня можно уклониться, а истребитель если подойдет к тебе на пятьдесят метров, то так может расфуговать, что только клочья полетят. Что же касается того, какой истребитель был опаснее — «мессер» или «фоккер». Скажу так: «мессеров» вплоть до 1944-го в воздухе было гораздо больше, и враг это был сильный. Однако у «Фокке-Вульфа-190» лобовая часть больше, двигатели мощнее, ему проще было подойти к нашей машине, поэтому, наверное, он опаснее. Хотя наш стрелок-радист успешно сбивал и тех и других.

— Каким для вас был День Победы?

— Большого ажиотажа по поводу конкретного дня 9 мая у меня не было. Дело в том, что мне и так было ясно: война движется к концу. Несколько раз мне приходилось лидировать истребителей из района Восточной Пруссии на север, где в Латвии была окружена немецкая группировка. Ребята-истребители уже откуда-то знали, что за первую половину мая война окончится. А когда мы взяли Кенигсберг и Пилау, то у меня тоже в этом не осталось сомнений.

Хотя, конечно, ощущение радости все равно было. Нам объявили о Победе где-то в полночь. У нас в полку многие это встретили так же, как и везде: с криком, со свистом, со стрельбой. И где-то до половины третьего продолжался восторженный шум, гам. Потом все улеглись спать. А утром нас подняли по тревоге. Мы пришли на командный пункт, и нам опять поставили задачу. В результате мы 9 мая просидели примерно часов до трех дня в готовности наносить удар по оставшейся около Данцига немецкой группировке. Однако в три нам объявили отбой. И, надо сказать, даже тогда не было каких-то излишних выпивонов-заливонов, все пофотографировались эскадрильями и стали готовиться к перебазированию на новое место.

Обобщая, скажу, что за годы войны наш полк совершил почти

пять тысяч вылетов, уничтожил на земле 241 самолет, 67 самолетов в воздухе, 152 танка, 29 бронемашин, 950 автомашин с войсками, подавил 108 артбатарей, 90 зенитных батарей, 80 складов боеприпасов, 5 железнодорожных станций и много других объектов противника.

Сам я закончил войну старшим лейтенантом, совершил 196 боевых вылетов и был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Богдана Хмельницкого, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны и орденом Красной Звезды.

Был представлен на звание Героя Советского Союза. Тогда ведь давать Героя полагалось за сто пятьдесят дневных вылетов на самолете Пе-2. И даже была получена из наградного отдела телеграмма, что из полка нас троих представили к этой награде: меня, Васю Сизова и Мишу Ершова. Причем у Сизова было вообще больше трехсот пятидесяти вылетов: сто восемьдесят на Пе-2 и примерно столько же на У-2. Да и у Миши Ершова примерно столько же. Однако война уже закончилось, и, видимо, в наградном отделе решили давать награды выборочно. В результате в 1948 году мне вместо Героя дали третий орден Красного Знамени, а Васе и Мише — по ордену Отечественной войны.

К слову, Миша Ершов был летчиком в моем экипаже, наверное, последние вылетов сто двадцать. До него у меня сначала летчиком был Сырчин, потом сержант Аркаша Веселков, Саша Пашуев и несколько других. А радистом у меня почти все время был Коля Савчук. Я с ним сделал около полутора сотен вылетов. Когда нас представляли к званию Героя, Колю представили к третьей «Славе». Он сбил шесть самолетов за время войны, и ему за это «Славу» дали всех трех степеней.

Вспоминается ли мне война? Войну вспоминать неприятно из-за смертей, которые окружали нас тогда. Но воспоминания о ней мне дороги, ведь это моя молодость…

Смольский Николай Тимофеевич

Я родился 6 января 1923 года в деревне Яньково Стародубского района Брянской области в семье рабочего, выходца из крестьян, бывшего матроса-краснофлотца Балтийского флота. Мать, уроженка г. Стародуб, из мещан.

В годовалом возрасте меня привезли в Москву, где работал отец. В семь лет я пошел учиться в среднюю школу № 13 Дзержинского района Москвы, а в 1939 году после окончания 9-го класса поступил в аэроклуб нашего района. Как-то я заметил, что один из товарищей куда-то стал исчезать. «Серега, где ты пропадаешь?» — «Я учусь в аэроклубе». — «А что это такое?» — Он рассказал. «А где он находится?» — «В районе Сретенки. Если пройдешь медкомиссию, то тоже поступишь». — «А что?! Пойду!» Пошел, но меня забраковали из-за высокого давления: «Приходите через несколько дней, мало ли, давление скачет». Через несколько дней я пришел вместе с одноклассником, и он прошел тест вместо меня. Вот так я поступил в аэроклуб.

Учился в десятом классе и одновременно постигал основы теории и практики летного мастерства. В июне 1940 года закончил школу и одновременно курс обучения в аэроклубе, налетав самостоятельно около двенадцати часов на самолете У-2.

Мне предложили поступить в военную авиационную школу пилотов. Поскольку мне еще не было 18 лет, я написал заявление о добровольном вступлении в ряды Красной Армии. В июле 1940 года в группе учлетов Дзержинского аэроклуба, прибыл на станцию Поставы в Западной Белоруссии, близ границы с Литвой. На территорию, которая только несколько месяцев тому назад была освобождена от польской и литовской властей и вошла в состав СССР.

Наша Поставская военная авиационная школа пилотов была только что образована и состояла из двух отрядов. 1-й отряд был сформирован из солдат срочной службы, призванных в армию из разных областей страны. Наш 2-й отряд был сформирован из выпускников Дзержинского и Таганского аэроклубов Москвы и по своему образовательному уровню был выше, чем 1-й отряд, так как состоял из выпускников 10-х классов школ, техникумов и студентов 1-го и 2-го курсов вузов Москвы. С первым отрядом мы не очень были дружны. У нас был разный, как теперь говорят, менталитет.

Поначалу много времени тратили на то, чтобы самих себя обеспечить и жильем, и питанием, и дровами. Так что учеба была на первых порах чуть ли не второстепенной. Курсанты школы

несли караульную службу, охраняя стоянку самолетов, бензохранилище, продовольственные и вещевые склады, мастерские, здания казарм и дома начальствующего состава. В программе занятий была также строевая и стрелковая подготовка. Тем не менее за зиму прошли теорию, матчасть Р-5 и СБ. В мае 1941-го теоретические занятия были прекращены, и оба отряда занялись только полетной практикой, для чего мы перебазировались из зимних казарм в летние палаточные лагеря близ селения Михалишки, где находился основной аэродром, отстоящий от железнодорожной станции Поставы на 60 км. К 22 июня мы практически закончили программу на Р-5 — она была не очень большая, поскольку Р-5 не так уж сильно отличался от У-2.

22 июня 1941 года все курсанты с утра были на аэродроме. В 11 часов услышали по радио о нападении Германии на СССР. Полеты были прекращены. Мы стали дооснащать самолеты вооружением, крепили бомбодержатели, завершали ремонтные работы, заправляли баки бензином, маслом, водой.

Всего на самолетной стоянке находилось около 50 самолетов У-2, Р-5 и СБ. Они стояли двумя рядами, как обычно в мирное время. В военное время самолеты должны быть рассредоточены по всему периметру аэродрома и замаскированы. Ничего этого, по непонятным причинам, сделано не было. Думаю, дело в том, что наш начальник училища, полковник Тимофеев, был стреляный воробей. Он ждал указаний сверху о рассредоточении самолетов, боясь самостоятельно принять решение. В то время за это могли посадить.

Около самолетов работали два отряда курсантов (около 200 человек), а также инструкторский и технический состав (около 100 человек). В 17 часов мы услышали гул моторов. Все повернули головы в сторону гула и увидели девятку двухмоторных самолетов, летевших на высоте около 1000 метров. Так как никаких сигналов воздушной тревоги не было, все решили, что это возвращаются наши бомбардировщики после налета на немцев. Мы даже не заметили кресты на крыльях самолетов. А это были Ю-88, немного похожие на наши СБ. За первой девяткой следовала вторая, а за ней, шестерка самолетов. Мы стояли, разинув рты, как завороженные. Никаких криков или паники не было. Я понял, что это немцы, только когда увидел отделяющиеся от самолета бомбы. Сразу упал на землю, и тут же началась жуткая какофония. Когда все стихло, я поднял голову и понял, что остался цел и невредим. Горело 20–25 самолетов, остальные были уничтожены или повреждены. Позже только один СБ и один У-2 смогли взлететь. Кругом раздавались крики и стоны. Все курсанты и техники, оставшиеся невредимыми, стали

вытаскивать раненых из-под горящих самолетов, которые периодически взрывались.

Поступил приказ складывать отдельно мертвых, отдельно раненых. Подъехали несколько грузовиков, и мы погрузили раненых на эти машины. В качестве сопровождающих на них сели курсанты и офицеры. Они уехали на ближайшую железнодорожную станцию Гудогай. Немцы вечером того же дня выбросили на станцию десант, и судьба раненых и сопровождавших их сослуживцев нам неизвестна. Мертвых мы закопали на краю аэродрома, а вечером оставшиеся около 80 человек курсантов, техников и офицеров двинулись в путь к своим казармам, находившимся от аэродрома приблизительно в 60 км. Шли всю ночь и только к 16 часам 23 июня добрались до нашей основной базы в Поставах. Командование сообщило, что, если подадут вагоны, мы отправимся в глубь страны. Если же вагонов не будет, придется защищаться с помощью винтовок. Я бы не сказал, что морально мы были подавлены. Мы считали, что это просто оплошность и мы все равно победим, но немножко приуныли, когда нам сказали, что пока не будет эшелона, надо рыть окопы. Информация о том что, если пойдут танки, их пропускать, а уже пехоту, которая идет за танками, шпокать из наших винтовок, тоже не радовала. Делать нечего — начали рыть окопы. Днем 24 июня на станцию Поставы прибыл паровоз и около 15 пустых вагонов и платформ, на которые очень быстро было погружено все оборудование и имущество, хранившееся на складах нашей школы. Мы удрали буквально из-под носа приближающихся немцев, преследуемые артиллерийской стрельбой и гулом танковых моторов.

Дальний путь изобиловал бомбежками, особенно на крупной станции Орша, где во время воздушной тревоги наш эшелон стоял рядом с эшелоном с горючим. Была такая каша! Как мы бежали!

Наконец мы прибыли в город Чкалов. Здесь из остатков разбитых и эвакуированных из западных областей авиационных школ была сформирована 3-я ЧВАШП (Чкаловская военная авиационная школа пилотов). Нас сначала поместили в здание, которое занимала 1-я ЧВАШП. Мы там пожили недели две-три или больше. Помню, чтобы быть более или менее прилично одетым, когда идешь в увольнение, приходилось собирать у кого сапоги, у кого брюки… Когда вернешься, все раздашь, и останутся на тебе какие-то обноски…

Обмундирование получили, когда нашу школу разместили в двух селах Чкаловской области Чебенки и Черный отрог. Зимой 41-го начали программу СБ. Дали немного теории, и начали летать на лыжах. Что сказать о СБ? Хороший самолет. Больше

запомнились проблемы с кормежкой. Те, кто идет на полеты, получают дополнительный паек, а если ты в карауле — тебе ничего. Когда этот паек привозили, все старались прорваться и ухватить то, что там давали.

В марте 42-го года закончили программу, налетав самостоятельно на СБ примерно двадцать часов.

Нас, выпускников-сержантов, направили в 34-й запасной авиационный полк, находившийся в Ижевске. В нем мы должны были пройти переучивание на самолет Ил-2. Переучивание шло очень медленно. Сначала следовало научиться летать на учебном спортивном самолете УТ-2, а затем пересесть на спарку, которых было всего две или три, и только потом на боевой Ил-2. С апреля и до ноября я ни разу не летал. Мы только ходили на теоретические занятия, но в основном несли караульную службу и выполняли хозяйственные работы. Можно было просидеть там года полтора или два, да так и отвоевать там всю войну. Был у нас дальний, километрах в пяти от казарм, караул. Там было бензохранилище и, самое главное, картофельный склад. При заступлении в этот караул караульным выдавали сухой паек на трое суток, в который входила, ко всему прочему, картошка. Они ее не брали, отдавали ребятам, которые оставались в казарме, а сами с этого склада воровали. И вот однажды я был назначен начальником караула. Пришли туда. Ну что?! Первым делом надо идти за картошкой. Открываем замок, набираем ведро картошки, приносим и начинаем чистить. Вдруг нагрянул начальник гарнизона, полковник со свитой штабников. Кто-то из штабников цап помойное ведро, куда мы чистили картошку, и прямо под нос начальнику гарнизона: «Здесь богато живут, видишь, как не экономно чистят. Эти очистки еще есть можно. Где брали картошку?» — «С собой принесли». — «Где остальная картошка?» Я уже не помню, что лепетал. «Кто нес картошку?» — «Никто». — «Чего ты нам мозги вкручиваешь?! Вы воруете картошку, вы расхищаете социалистическую собственность!» И меня, как начальника караула, на гауптвахту бессрочно до суда. Проходят сутки, двое….

Появился начальник гарнизона. Я говорю: «Разрешите обратиться?» — «Обращайся, что у тебя?» — «Зачем доводить до суда? Мне все равно, как защищать Родину — летчиком или с винтовкой в руках. Спишите меня как негодного к летной работе, пусть меня направят на фронт». — «Нет, таких негодяев, как ты, надо судить. Ишь, захотел убежать на фронт!» Короче говоря, дело кислое. Проходит еще несколько дней. Нас на гауптвахте собралось человек восемь. И вдруг приходит из штаба какой-то человек и говорит: «Мы вам устроим Беломорканал. Если будете

работать хорошо, то с вас снимут вашу вину и забудем об этом». Что делать? «Будете заниматься лесозаготовкой». — «Хорошо». Меня опять делают старшим. Посадили на трактор, дали брезентовые руковицы, топоры, пилы и поехали. Нужно было подготавливать дрова для гарнизона на зиму. Время уже октябрь. Начинаются холода. Первые дней пять все работали нормально. Потом ребята начали разлагаться. Кто-то раздобыл самогон, кто-то к девчонкам пошел и так далее. Короче говоря, я понял, что тут еще хуже погорю. Все-таки мы какую-то норму выполняли и бревна отправляли в гарнизон. Так продолжалось около трех недель. Вдруг приезжает из гарнизона Володя Ермаков (мы потом с ним вместе были в боевом полку): «Ребята, грузите, что нарубили, и сами садитесь». Привез нас в гарнизон, а там сняли с нас вину. Вот тут я начал искать возможность вырваться на фронт. Я тогда так думал: «Ведь спросят меня дети, а что ты делал, папа, когда все воевали? Что я скажу?..» В штабе ЗАПа в писарях сидел один из моих однокашников, и, когда составлялись списки отправляемых на фронт, я упросил его включить меня.

В начале ноября 1942 года мы прибыли в действующую армию в 6-й бомбардировочный авиаполк, базировавшийся в районе железнодорожной станции Балабаново между Москвой и Калугой. Этот полк был разбит в пух и прах, как, впрочем, и вся 204-я бомбардировочная дивизия. Кроме командира полка, оставалось примерно четыре экипажа.

По дивизии был выпущен приказ, запрещающий бомбометание с пикирования. По рассказам, получилось так. Пришла на цель девятка. Самолеты растянулись и пикируют поодиночке. А точка ввода в пикирование одна. Первого пропустили, но по нему зенитчики пристрелялись и второго срубили, за ним третьего, четвертого… Только девятый сообразил и сбросил бомбы с горизонтального полета. Вернулись домой два самолета — первый и последний. Поэтому была по дивизии команда — пикирование отменить, бомбить в группе. Стали знакомиться с Пе-2. Причем спарок не было. Обучение происходило так: обучаемый сидел за спиной летчика и смотрел за манипуляциями, которые тот проделывал. Летчик, в свою очередь, комментировал свои действия. Сначала пробежки, поднятие хвоста, потом три-пять полетов (взлет сложный — чуть-чуть один мотор сильнее работает, тут же его повело). Ломали самолеты и на взлете, и на посадке, но без жертв. Жертвы начались позже. Первый случай произошел, когда начали учиться летать строем. Один мой товарищ, с которым мы вместе прибыли, Калмыков Сережа, после взлета стал пристраиваться к ведущему. Догнал самолет, не рассчитал и крылом сшиб одну шайбу.

Испугался, штурвал от себя, чтобы уйти вниз, а высота-то 150 метров! Грохнулся. Самолет вдребезги, сам погиб и стрелка убил. А ведущий с отбитой шайбой сделал круг, нормально сел. Второй случай был после боевого вылета. Группу распустили, и один из лётчиков перепутал направление захода на посадку. Зашел по ветру. Снижается, снижается, а до земли не может коснуться. Дал газ на второй круг, но уже не хватило высоты. Врезался в самолетную стоянку, экипаж погубил, убил кого-то из технарей. Два самолета вышли из строя. И такие потери были…

Вообще, Пе-2 строгий в управлении самолет, особенно на взлете и посадке. Зато в воздухе очень хорошо слушается рулей.

На первый боевой вылет в конце февраля 43-го года я пошел, имея примерно часов 30–40 часов общего налета на СБ и Пе-2. До того как раскис аэродром, мы сделали примерно четыре-пять вылетов на бомбардировку коммуникации, в основном железнодорожных узлов — Брянск, Рославль, Унеча. Летали обычно девяткой, строем «клин», иногда — восьмеркой, один раз ходили шестеркой — не хватало летчиков. Всего я выполнил 11 вылетов, в которых мы потеряли пять самолетов в основном от зенитного огня. Немцы хорошо прикрывали узлы и великолепно «брали высоту» — даже первые разрывы снарядов всегда были на высоте полета наших самолетов. Вообще они не страшные. Ты не слышишь взрывов, ты слышишь шум моторов, а это вроде какие-то хлопушки.

В апреле мне присвоили звание младший лейтенант, а в конце мая за десять вылетов наградили орденом Красной Звезды. Кроме того, я стал командиром звена.

В середине мая на аэродроме произошел трагический эпизод, в результате которого я мог погибнуть. Из боевого вылета вернулась соседняя 1-я эскадрилья нашего полка. Командир эскадрильи зарулил к своей стоянке. Его самолет окружили технари, подошел кое-кто из летного состава, в том числе и я. Мне любопытно было посмотреть, много ли пробоин имел самолет. Я еще обратил внимание, что бомбовый люк закрыт неплотно. Экипаж только что выключил моторы, но находился еще в самолете, собираясь сойти на землю. Бегло оглядев самолет, я пошел к стоянке своего самолета. Сделав всего 15–18 шагов, я услышал за спиной характерный звук открываемого бомболюка и вслед за ним сильный взрыв. Оказывается, в бомболюке осталась бомба, выпавшая, когда кто-то из техников дернул за створку неплотно закрытого бомболюка. Восемь человек погибло и десять было ранено. При этом я получил небольшой осколок в спину.

— Приходилось пользоваться пулеметами, стоявшими у летчика?

— В последнем боевом вылете, о котором я еще расскажу, стрелял, но неприцельно.

— Как вы оцениваете Пе-2?

— Хороший самолет. Кабина удобная, но несколько тесноватая. Все необходимые для пилотирования приборы были. Отказов техники у меня не было — двигатели работали нормально. Оборонительное вооружение — крупнокалиберный пулемет БТ у стрелка вниз, у штурмана — вверх и ШКАС у стрелка. Это слабовато, особенно против «Фокке-Вульфа».

— Сколько брали бомб?

— Шестьсот килограмм. Если недалеко и можно взять меньше горючего, то брали до тонны. В девятке обязательно были экипажи, выполнявшие фотоконтроль.

— Какая была окраска самолета?

— Самолет был зеленого цвета. Никаких рисунков на нем не было.

— Экипажи были постоянными?

— Да. Конечно, иногда могли быть какие-то замены, кто-то прихворнул, в силу каких-то других обстоятельств. Отношения в экипаже были как между сослуживцами. В нашем полку получилось так, что вскоре после прибытия нашей группы прибыла группа штурманов. Их просто назначили в экипажи. Стрелками чаще всего летали кто-то из мотористов. Так что в моем экипаже поначалу офицеров вообще не было — все сержанты, и только в апреле нам со штурманом присвоили звания.

Последний, одиннадцатый, боевой вылет я совершил на аэроузел Сеща. Утром встали, позавтракали, пришли к самолетам — ждем команды. После обеда пришло распоряжение готовиться к вылету. Сказали, что это аэроузел, а не просто аэродром. Там будет сильное зенитное и истребительное прикрытие. Настраивали на то, чтобы не расслаблялись. Штурманы принялись прокладывать маршрут, намечать ориентиры. Наше дело простое — ориентироваться по ведущему. Наше звено должно было быть правым. Я хоть был аттестован на командира звена, но в вылете шел как рядовой летчик. В голову полезли разные мысли: «Черт его знает, какая там тебе участь уготована…» Сказать, что был особый мандраж, — нет, не было.

От линии фронта до Сещи по прямой было около 200 км, а с учетом проложенного маршрута набиралось 250–280 км. Удар был назначен на 20 часов 10 июня 1943 года. В боевом вылете участвовало по одной эскадрильи от всех пяти полков нашей 204-й авиадивизии. Наша эскадрилья была замыкающей в колонне. Этому вылету, имевшему катастрофические последствия для всей эскадрильи, предшествовали следующие события. В апреле нам прислали майора Агеева, снятого с должности командира полка ночных бомбардировщиков По-2. Полеты на Пе-2 он освоил уже в нашем полку. Перед этим вылетом он совершил два-три боевых вылета на Пе-2. Можно сказать, что у него практически не было опыта вождения групп самолетов. За несколько дней до вылета мы получили три новые машины, и все звено управления вместе с командиром село на эти машины.

Вылет проходил нормально. Шли плотным строем, так чтобы крыло своего самолета было немножко сзади хвоста впереди идущего и чуть в сторону, чтобы в спутную струю не попасть. Держишь строй, больше ни о чем не думаешь. Подошли к цели на высоте 4000 метров, рассредоточились. Огонь был сильный, но мы отбомбились, не потеряв ни одного самолета. Поскольку у истребителей запас горючего был небольшой, они ушли с первыми девятками. Ведущий Агеев прошел еще немного вперед и «блинчиком» стал разворачиваться на свою территорию, а надо было бы энергичнее… Как только мы встали на обратный курс, как на нас навалилась группа немецких истребителей, «Фокке-Вульф-190». Ведущий попытался оторваться от истребителей пользуясь тем, что его самолет имел более мощные моторы. Фактически он стал удирать, бросив остальную группу. Девятка превратилась в кишку. Немецкие истребители сначала разделались с левым звеном, сбив один за другим три самолета Игнатова, Корпачева и командира звена Зайцева. Потом они срубили моего крайнего правого. Я шел в правом звене, но левым внутренним… И тут началось… Истребитель дал очередь, попал по правому мотору, палка встала. Я стал отставать. Два или три снаряда разорвались в кабине. Осколками мне рассекло губу и левую бровь. Штурман Петр Кукушкин рухнул на пол. Его здорово покалечило: один глаз был выбит, второй мог смотреть, но подрезало какие-то нервы и не поднималось веко. Вместо левого плеча куски мяса… Командир нашего звена Володя Волков уходит вперед… Я дал штурвал от себя и пошел вниз. Под каким углом, черт его знает. Во время перехода в пикирование возникла невесомость и штурман, лежавший на полу, всплыл. А у него оба глаза закрыты, и он инстинктивно схватился за ручку аварийного срыва колпака. Фонарь сорвало, меня чуть не высосало из

кабины.

Уже никаких немецких истребителей. Пожара тоже нет. Земля близко, надо выводить. Какая высота?! Приборная доска разбита! Я потянул штурвал на себя. Вывел чуть ли не над самыми деревьями. Идем над лесом на одном двигателе со снижением. Вдруг, на мое счастье, впереди засветлела поляна! Я сразу зажигание левого мотора выключил. Машина просела. Плюхнулись. Крылом саданул по одиночному дереву. Потерял сознание. Когда открыл глаза, надо мной стояли стрелок Виктор Масоха, три женщины и ребятишки. Это они вытащили меня и штурмана из кабины. Самолет с разбитым крылом лежал метрах в пятнадцати. Женщины сказали, что эта территория занята немцами и до линии фронта 30–35 км. Они посоветовали зайти в сарайчик, стоявший на окраине небольшого хутора на краю поляны, и перевязать раны. Мы так и сделали, взяв с собой бортпаек. Принесли ведро воды. Я говорю: «Дождемся темноты, пойдем на восток». Закурили — у нас были маленькие тоненькие папиросы. Сидим. Штурман лежит, стонет. Закурили по второй. Рассуждаем, что делать с Петей. И ведь не сработала голова, что к месту падения самолета приедут или придут. Вдруг тарахтит автомашина. Смотрим в щель — бог ты мой! Выпрыгивают — кто в немецкой форме, кто в телогрейках — полицаи. Обегают сарайчик, залегли в траву. «Что будем делать, командир?» — спрашивает стрелок. «Будем отстреливаться. Последнюю пулю себе». Мы так были воспитаны. Полицаи кричат: «Для вас война окончилась, выходите, сопротивление бесполезно, вы окружены! Так для вас будет лучше». Мы молчим. Проходит 5 минут. Они кричат: «Выходите, будем стрелять!» Мы молчим. Начинается стрельба — пока пугают, стреляют выше сарая. Потом началось — полетели щепки. Я выстрелил в щель три или четыре раза. Но, когда пуля попала мне в бедро, думаю, сейчас попадут в живот, я через сутки в муках сдохну. Зачем ждать? Я приложил пистолет к виску и нажал на спусковой крючок, но выстрела не произошло. Случилось то, что случалось иногда в тире, когда я стрелял по мишеням. Движущиеся части пистолета ТТ не дошли до крайнего переднего положения. Я жал на курок изо всех сил, позабыв, что надо стукнуть ладонью по затыльнику пистолета, и можно будет стрелять до следующей задержки. Стрелок схватил меня за руку: «Николай, не надо». И я безвольно опустил пистолет. В это время дверцы сарайчика распахнулись. Раздались крики: «Руки вверх!» Я говорю стрелку: «Вставай. Все! Отлетались». — «Не могу. Обе ноги перебиты». Обыскали, сорвали с меня орден Красной Звезды. Стрелка и штурмана положили на брезент и понесли. Я самостоятельно дошел до машины. Нас привезли в пехотную

прифронтовую часть. Ввели в деревенскую избу. Время ужина. Все сидят, едят что-то. Нам тоже сразу предложили по котелку, но мы отказались. Ночью нас погрузили на машину, и в Смоленск. Там был большой лагерь, а в бывшей школе был устроен госпиталь, в котором работали русские врачи. Прошло пару дней, лежим в палате, нас человек семь-десять. Смотрю, вводят в рваном комбинезоне нашего командира, Агеева. Сделал вид, что его не знаю. Встал и пошел в туалет. Через некоторое время он вышел. Я говорю: «Так вы не долетели?» — «Нет, у самой линии фронта меня последнего сбили». На этом мы расстались.

Примерно через месяц меня выписали из санчасти в общий лагерь. Условия были относительно сносные, но голодали. Пришлось сапоги променять на хлеб и какие-то ботинки.

Вскоре сформировали команду из летного состава и отправили в Лодзь в лагерь люфтваффе. В нем было с десяток бараков общего лагеря, два карантинных барака, несколько отдельно от общего лагеря стоял барак для старшего офицерского состава и барак перебежчиков. Все они были окружены колючей проволокой. Между бараками перебежчиков и бараками общего лагеря было основательное ограждение, а между карантином и общим лагерем просто проволока. Нас сначала определили в карантин. Туда заглядывали власовцы. Вели пропаганду. Приносили колоды карт, свои газеты. Вели себя очень лояльно и хотели понравиться. Потом нас перевели в общий лагерь.

Там я встретил летчика Литвиненко из 10-го Дальнего разведывательного полка. Он рассказал, что, когда эскадрилья исчезла, был большой шум. Никто не знал, куда мы делись. Его послали посмотреть, не перелетели ли мы к немцам. Он пролетел один аэродром, его обстреляли, а на втором аэродроме срубили, попал в плен. Встретил я и командира звена Володю Волкова. Отдельно, за колючей проволокой, стоял барак перебежчиков. Мы гуляли с Володей и видим — Мишин! Штурман из соседней эскадрильи. Володя говорит: «Слушай, как ты сюда попал?! Это барак перебежчиков!» — «Вы бы оказались в той ситуации, я бы на вас посмотрел». — «Чем твоя ситуация отлична от нашей?» Поцапались и разошлись. Весной 45-го мимо аэродрома, где стоял мой полк, гнали колонну освобожденных пленных. В штаб забежал человек, говорит: «Ребята, это какая часть? А то я без документов». Ему сказали. Говорит: «Я Смольский. Дайте мне мою летную книжку». Короче говоря, ему отдали мою летную книжку. Это был Мишин. Ермакова в то время в полку не было. Когда он приехал, ему описали приходившего человека, но прошло-то больше полутора лет, и он не вспомнил. Но у него засело, что Смольский из той девятки остался жив. Только в 91-м

году он нашел меня. А что стало с Мишиным, я не знаю…

В Лодзи меня допрашивали. Никаких там мучений, никаких пыток не было, но психологическое давление оказывали: «Вам было бы лучше говорить всю правду, мы будем задавать вопросы, если вы будете вилять, говорить неправду, это будет учтено не в вашу пользу. Мы знаем о вас очень много». — «Я рядовой летчик. Только что прибыл в полк. Что я могу сказать?» — «С какого аэродрома вы вылетали?» — И дают мне карту. Я показываю на свой ложный аэродром. «Нет. Вот этот ведь ваш аэродром». Показывают на наш, но я настаиваю, что они не правы. Меня два раза на допрос вызывали, но я им был не интересен, ничего не знал. А вот майор Агеев им, видимо, был интересен. Он жил в отдельном бараке. Вообще, летчики в звании от майора и выше жили отдельно. Что он там говорил, шут его знает, но мы с Володей Волковым осудили его между собой.

А потом мы с Володей попали в разные команды, и пути наши разошлись. Знаю, что он бежал, его поймали и кончили. Встретился в лагере и познакомился с Героем Советского Союза Валентином Ситновым. Как-то он говорит: «Николай, тут намечается побег. Будешь участвовать?» — «Конечно». Они решили сделать подкоп из уборной. В эту вонючую жижу поставили через очко табуретку, начали копать. Но грунт осыпался и просел. Немцы заметили, нашли табуретку, которые были пронумерованы. Выстроили барак, которому принадлежала табуретка. «Кто?» Молчок, все стоят. «Будете наказаны. Лишаем вас питания». Никто не выдал! Мы понемножку помогали им, от себя отщипывали. Продержали их двое или трое суток, а потом стали кормить. А Ситнов сказал: «Я все равно уйду». И действительно, он и еще двое ушли через проволоку. Привели их через день. Говорят: «Они будут расстреляны за побег». Но я не знаю, расстреляли их или нет.

Старшим по бараку у нас был Алексей Ляшенко. Уже после освобождения я его встретил в проверочном лагере в России. Я об этом позже расскажу.

В октябре 43-го сто пятьдесят человек летного состава были отправлены на работы в город Регенсбург. Везли нас в трех вагонах по 50 человек в каждом. В процессе переезда из соседнего вагона бежал примерно 21 человек. Немцы обозлились, начали лупить оставшихся, а потом перевели в разряд штрафной команды.

Через неделю нас опять в вагонах перевезли в местечко Фильцек (Бавария), где закладывался фундамент какого-то завода. Работа была тяжелая, питание плохое, и мы стали слабеть, превращаться в доходяг. Первое время, когда мы

приехали, не было эсэсовцев. Работали еле-еле. Два человека берут одну доску и несут от вагонов штабелевать. А потом пришли эсэсовцы с палками и плетками… Тут уже не двое одну доску несут, а один две доски. И темп! По-русски: «Побыстрей, побыстрей». Я старался увильнуть от работы. Бывало, зайду в сарай вроде по делу, залезу подальше и лежу, холодно, правда. Учитывая скудное питание и тяжелую работу, стал доходить, слабеть. В феврале у меня окончательно развалились ботинки, и я не вышел на работу. Вошел начальник охраны: «Что такое?!» Стукнул мне раза три по загривку и погнал в строй. Он отдал команду идти на работу, а мне говорит: «Сейчас я тебя обую». Ведет меня в каптерку, где у них какая-то обувь и одежда. Там были деревянные долбленые башмаки. В принципе достаточно удобные, но у меня большой подъем и 45-й размер, а там только маленькие — 43-й. Я одеваю, говорю: «Малы». Он начал мне сапогом сверху ногу заталкивать, и острые грани обуви содрали кожу чуть не до кости, но запихнул. Вторую так же. Раны стали кровоточить. Он говорит: «Иди на работу». Дали охранника и пошли. Иду, хромаю. Отошли от лагеря. Охранник говорит: «Садись». Сняли эти башмаки, он вынул нож и стал подрезать выемку под пятку и острую грань на подъеме: «Попробуй». Лучше, конечно, но дело было сделано — раны кровоточили. Так мы несколько раз останавливались. А я уже доходил, и мне как-то уже было безразлично. Думаю: «Какая разница? Сейчас будет заражение крови, помучаюсь и сдохну. Чего тянуть?» Я тогда ему говорю (по-немецки немножко понимал и сам мог составить фразу): «Застрели меня. Я сойду с дороги и пойду в лес, а ты скажешь, что пытался бежать». — «Нет! Нет! Садись, будем отдыхать». Эти два километра до работы мы шли часа два. На входе в рабочую зону стояли два эсэсовца и два солдата: «Почему опоздали?» Ответил конвоир: «Он болен. Просил, чтобы его застрелил». Старший эсэсовец, самый лютый, по-моему, наркоман: «Ты хочешь, чтобы тебя застрелили?» — «Да». Он дает команду солдату, который стоял рядом с ним, изготовиться. «Иди». Я думаю: «Слава богу! Сейчас все кончится». Пошел. Десять шагов — выстрела нет. Двадцать шагов — выстрела нет. Тридцать… Я думаю: «Промажет, попадет в живот, опять мучиться». Прошел шагов пятьдесят. Окрик: «Цурюк!» Возвращаюсь. Думаю: «Мучения будут продолжаться». Эсэсовец говорит тому солдату, который меня привел: «Веди его к старшему, пусть ему легкую работу дадут». Так я стал истопником печурки, к которой подходили наши ребята и немецкие рабочие, чтобы погреть руки, воды вскипятить.

Прошло около семи дней. Раны на ногах не заживали, ноги

опухали, но я вынужден был ходить на работу. Грязные портянки усугубляли положение. Я был форменный доходяга. Голова ничего не соображала. Я ждал смерти. И вдруг нам назначили нового начальника лагеря. Вечером, когда мы приходили с работы, у нас отбирали всю верхнюю одежду и уносили в другое помещение. Мы оставались в нижнем белье. Это делалось для предотвращения побегов, хотя окна помещений были заделаны колючей проволокой, двери на ночь запирали на замок и вокруг бараков ходили часовые. Команда была штрафной, и с нами не церемонились. Новый начальник лагеря, пожилой человек, решил пройти по трем комнатам нашего барака и посмотреть нам в лицо. С ним были два солдата и переводчик. Мы выстроились около своих двухэтажных нар. В комнате было жарко, и многие, в том числе и я, были в одних кальсонах. Вид у меня был такой, что, поравнявшись со мной, он спросил: «Что с ним?»

Переводчик из наших пленных сказал, что я плохо хожу, ослабел и не могу работать. Начальник сказал, что завтра меня надо отвести к врачу и пусть он даст направление в шталаг. Шталаг — это интернациональный лагерь, там можно выжить!

На следующий день нас троих привели к врачу. Врач стоял на площадке 2-го этажа, а мы у входной двери 1-го этажа. Я по дороге говорю конвоиру: «Фельдфебель сказал: меня в шталаг. Вы скажите врачу, что меня в шталаг». — «Я! Я! Скажу». Врач вышел, ему объяснили, что с нами «Три дня освобождения». И вдруг в разговор вклинивается этот солдат и говорит, что фельдфебель вчера на обходе сказал, что этот работать не может, его надо отправить в шталаг. Врач согласился. Все! Я получил индульгенцию! На следующий день с этим же солдатом меня повезли в шталаг. В шталаге размещались все военнопленные, кроме советских. Советских военнопленных использовали только для обслуживания лагеря, на работах по кухне, разгрузке вагонов и так далее. Они жили в двух отдельно стоящих бараках, отделенных от лагеря колючей проволокой. Там же находилась и санчасть. Военнопленные интернационального лагеря не работали.

Помню, я иду по лагерю, смотрю, везет работяга тачку с картошкой, никто на него не пикирует, чтобы украсть! Окурки лежат — и их никто не подбирает! Да это рай на земле! Конечно, интернациональный лагерь… У них там бассейн, волейбольные, баскетбольные площадки, они там не работают.

Меня поместили в санчасть. Начали лечить ноги, но самое главное, еды было вдоволь — недоеденные остатки баланды приносили из иностранного лагеря. Я просыпаюсь, около меня стоит полный котелок вполне питательной баланды. Я его съем и

опять засыпаю. Уже через пару недель такой режим дал результаты — меня перевели в общий русский блок, я уже мог работать. Сначала работал на кухне, а потом попал в портновскую мастерскую. Поначалу в лагере была только сапожная. В ней наши пленные делали ботинки, тапочки и тайно продавали пленным иностранцам. Монетой были сигареты. Пачка американских сигарет была эквивалентна двум пачкам французских сигарет. За пачку французских сигарет можно было получить на воле небольшую буханку черного хлеба. Немцы старались, чтобы мы с иностранцами не контактировали, очевидно боясь коммунистической агитации, хотя у нас даже таких мыслей и не было. Уже при нас организовалась портновская мастерская. Собрали нас человек тридцать летчиков и сказали: «Будете портными». Кто-то сразу сел за машинку (машинки у них уже были с электрическим приводом, а не как у нас, ножным). Я хоть и не попал на машину, но все равно научился шить. И первое, что я сделал, когда вернулся домой, это сшил себе брюки. Меня и еще троих поставили на «тряпочки» — нам привозили тюки одежды, снятой с убитых или раненых. Сортировали нижнюю одежду, верхнюю, гимнастерки, кителя. Что-то можно подремонтировать, а та, которая уже не годна для ремонта шла, на заплатки. Ее нужно распороть. Естественно, сразу же стали шить «калым» на продажу — трусы, брюки, рубашки. Главным по сбыту стал я. Обедать мы ходили в свой блок мимо калитки, которая вела в иностранный лагерь. Конвоир шел впереди, а после обеда он же вел нас обратно мимо той же самой калитки в мастерскую. Моя задача, как спекулянта, была незаметно спикировать в иностранный лагерь — проскочить в эту калитку, быстро продать и вернуться обратно, когда наши будут возвращаться с обеда. Это было рискованным делом, но зато я имел треть от продажи. Конечно, мы подобрали себе французскую одежду, чтобы не отличаться от иностранцев, и все же один раз меня поймали. Был в охране интернационального лагеря одноглазый унтер-офицер, фронтовик. Только я в калиточку нырнул, тут он мне навстречу: «Иди сюда. Ты русский?» Я что-то залепетал. Он мне рукояткой пистолета раз, два. Привел меня в дежурку, там еще несколько раз приложил. Говорит: «Если еще раз я тебя поймаю, на тебя пишу рапорт, чтобы тебя послали в концлагерь, потому что ты ходишь агитировать». Ему невдомек, что мне до лампочки вся агитация, но после этого я стал осторожнее.

Наступил 45-й год. Немцы уже понимали, что война проиграна. Помню, один из наших конвоиров, когда его спрашивали, что он будет делать, когда наши придут говорил, что

залезет на дерево и будет отстреливаться до последнего. Мы потом над ним пошутили: обычно он вешал шинель на две петельки, пришитые под плечами. Мы гвозди загнули так, что сразу шинель не снять. Ох он ругался!

К весне стали над нами пролетать самолеты союзников. Начали объявлять воздушные тревоги. Выкопали щели около барака. Освободили нас американцы 22 апреля. У ворот появился танк, с него спрыгнули два-три человека. Старший офицер лагеря построил охрану, подошел к американцам, отрапортовал. Мы хлынули наружу. Американцы перевели нас в находившиеся неподалеку казармы, а лагерь стали набивать пленными немцами. Поменялись местами… Я бы не сказал, что появилось желание отомстить. К самим немцам ненависти не было. Наоборот, я проникся уважением к их пунктуальности, аккуратности, к тому, как они относятся к труду. Но, конечно, мы зажили вольной жизнью. Стали ходить на грабежи. Кто понахальней, заходили в дома, требовали еду, одежду. Я стырил велосипед, который стоял прислоненным к стене дома. Раздобыли оружие. Дня через три после освобождения пошли брать склад. Нам сказали, что в нем полно тканей. А американцы стали вводить немецкую полицию, у которой были только дубинки. Немцы приехали на машине, хотели навести порядок, наши их обстреляли. Они смотались. Вдруг на джипах мчатся американцы. Несколько выстрелов вверх, ребята испугались. Собрали митинг. Сказали: «Все! На этом ставим точку. Если будут подобные случаи, будем подавлять самым безжалостным образом. Вы должны разделиться на батальоны, роты, взводы, выбрать командиров и навести порядок». Летчики, которые и так держались вместе, назначили старшего, создали взвод. В конце мая американцы подогнали около 200 «Студебеккеров». Началась посадка. А все же обарахлились! Сначала грузим свое барахло, а потом сами, как туристы-мешочники, поверх скарба садимся. Тронулись. Впереди идет «Виллис», а сзади санитарная машина. Водители-негры гонят страшно. Ехали несколько часов. Привезли нас в Чехословакию, в Чешские Будеевицы, входившие в зону оккупации советских войск. Там нам говорят: «Завтра пойдете пешком в Австрию. Идти около 100 километров». Мы приуныли. Как же так? У нас чемоданы, всякое барахло мы везем на Родину. Разгрузились, повыбрасывали лишнее. Оставили только одеяла и продукты. Шли пешком в Австрию около трех суток. Пришли в местечко Цветль. Обустроили себе лагерь. По прошествии двух или трех недель нас частями отправили в пассажирских вагонах на Родину.

Вышли мы из поезда под городом Невель на

железнодорожной станции Опухлики. Вроде играет оркестр, нас хорошо встречают, построились и пошли. Смотрим, колючая проволока, часовые по углам — опять попали в лагерь! Мы, летчики, так и держались вместе и тут попали в одну землянку, как сформированное подразделение. Ничего плохого о проверочном лагере не могу сказать, издевательств не было. Конечно, и кормили неважнецки, и жили в сырых землянках. Начались основательные допросы, с повторами. Мы должны были писать показания друг о друге — как он вел себя в таком-то лагере, что из себя представлял, можешь ли ты за него поручиться. Давали понять, что если что-то скроешь, то тебя самого накажут. Я был чистым, ни в какие сговоры с немцами не вступал. Главное, все этапы моего плена могли подтвердить свидетели: с кем-то я был в Смоленске, с кем-то на работах и так далее. А вот помнишь, я говорил, у нас старший по бараку в Лодзи был Лешка Ляшенко? Он искал кого-то кто мог подтвердить его пребывание в Лодзи, и ко мне тоже приставал. Я ему говорю: «Знаешь, Лешка, вроде ты парень ничего, хороший, но тебя сделали старшим по бараку. У немцев очень строгая субординация. Они старшими назначали только старших по званию. У нас в бараке было четыре капитана, а ты старший лейтенант. Тебя сделали старшим по бараку. Почему? За какие заслуги? Тем более что вас вызвали куда-то, проводили беседы, интересовались, кто что говорит и так далее. Так что, Леша, насчет Лодзи я писать ничего не буду. Зачем мне свою голову подставлять?»

Выбрался я из этого лагеря в числе первых где-то в ноябре 1945 года, пробыв в нем два-три месяца. Когда освободился, дали документ о том, что прошел проверку, чтобы явился в военкомат. В 43-м мать получила на меня похоронку. Всей девятке написали, что погибли, сражаясь за Родину. Так что она смогла получить какое-то пособие. Командиры в этом плане молодцы были, если бы написали «пропал без вести», то никакого пособия. Сам я ей не писал, даже будучи в проверочном лагере, — понимал, что дело может кончиться плохо. Так что мое появление было весьма неожиданным.

Я понимал, что после плена я человек второго сорта. По объявлению пошел в школу мастеров пенициллинового производства, которое было на территории московского мясокомбината. Но все равно рвался в авиацию. Когда закончил школу мастеров пенициллинового производства, послал документы в Сасово Рязанской области в школу гражданских летчиков. Там меня забраковали по кровяному давлению. Председатель комиссии говорит: «Я могу вас сейчас зачислить,

ваше давление 140 на пределе. Война окончилась. Если вы попадете в авиацию, то каждые полгода будут медосмотры, и через год-два вас спишут, и надо будет устраиваться в жизни. Какое у вас образование?» — «Десять классов». — «Знаете что, идите и учитесь». Приехал из Сасово, говорю родителям: «Потянете, если я пойду учиться?» — «Да». И я поступил в Московский химико-технологический институт мясной и молочной промышленности.

Ермаков Владимир Яковлевич

Я человек деревенский — родился и рос в селе Сосновка Тамбовской области. Мой отец, Яков Никифорович Ермаков окончил учительскую семинарию и до революции преподавал в церковно-приходской школе. После революции работал в сельской школе, где директором был Рамзин, отец братьев Рамзиных, проходивших по делу «Промпартии». Когда этот процесс начался в 1929–1930 годах, то почти всех учителей замели. Отец, видя такое дело, вспомнил, что его приглашали работать в школу в пригороде Тамбова (тогда он назывался завод № 244, а сейчас город Котовск). Он погрузил нас и вещички в товарный и увез. Там, под Тамбовом, был военлесхоз, в котором была начальная, четырехлетняя школа. Классная комната была одна: первый ряд столов — это первый класс, второй ряд — второй класс, третий ряд — третий, четвертый — это четвертый класс. Все эти четыре ряда я у отца прошел. К тому времени как я окончил школу, отец закончил вечерний факультет Тамбовского педагогического института, и мы переехали в Тамбов, где в местной школе он стал преподавать русский язык и литературу. Жили небогато, на съемной комнате — уборная во дворе, плита дровяная. Правда, у меня были велосипед и фотоаппарат «Турист». Очень хотел «Фотокор», но уже денег не было. Перед войной отменили карточки, но, помню сахар продавали только по 300 грамм в руки. Хлеба было достаточно: 85 копеек черный, рубль десять — пеклеванный серый, рубль семьдесят — белый, а за два восемьдесят можно было купить здоровый каравай ситного.

Закончив девятый класс, в пионерском лагере вместе со своим приятелем Левой Владимировым посмотрел фильм «Истребители». Мы загорелись и решили идти в летчики. С начала нового учебного года записались в аэроклуб, в котором тогда учились без отрыва от производства или учебы. Меня зачислили в первое отделение. Прошло немного времени, и обучать в аэроклубе стали с отрывом от учебы. Встал вопрос о том, что надо бросать школу. Я уже ходил учиться только в аэроклуб, но мама пришла к начальнику училища, высказала свое недовольство, на что начальник училища только развел руками — это дело добровольное. Меня отчислили. Когда я вернулся в школу, надо мной стали потешаться: «А! Летчик вернулся!» Я разозлился, пришел к начальнику аэроклуба, все ему рассказал, и меня зачислили во вновь формирующееся одиннадцатое отделение. Мать, конечно, переживала, но со временем свыклась, да и стипендия в 500 рублей (250 на питание и 250 на квартиру)

была хорошим подспорьем в хозяйстве. А вот отец Левки — начальник учебной части артиллерийского училища, полковник — не разрешил сыну бросить учебу. После десятилетки он пошел учиться в это училище и остался командиром учебного взвода. У него старший брат погиб, поэтому отец его держал, хотя тот и рвался на фронт.

Аэроклуб окончил весной 1941 года. Вот тут сыграло роль мое отчисление: курсантов с первого по шестое отделение отправили в Качинское училище, а с шестого по одиннадцатое оставили в Тамбовской школе пилотов. Так я не стал истребителем. Матери говорю: «Это ты все! Сейчас был бы истребителем, а теперь бомбер!»

Нас быстро распределили по эскадрильям, и мы начали летать на Р-5, даже не пройдя теорию. Закончили Р-5 и тут же начали СБ. В воскресенье 22 июня был хороший день, чуть моросил дождик. Вдруг объявили всем посадку. Мы собрались у репродуктора и прослушали объявление Молотова. Мы были страшно обижены! Завтра-послезавтра немцев разобьют, а мы на войне так и не побываем! Но потом пошли сообщения об оставленных нашими войсками городах, и постепенно наша тревога исчезла. В конце лета училище погрузили в эшелоны и перебазировали в Джизак. Туда ехали месяц. Приехали — бензина нет, а нам бы уже быстрей закончить учебу да на войну…

Что запомнилось из училищной жизни? Старшиной отряда у нас был сержант Хивря. Участник финской войны, награжденный медалью «За отвагу». Спали тогда нагишом на двухъярусных койках в одном большом помещении с цементным полом. Команда «Подъем» — сержант стоит с секундомером. Если не уложились в норму и в строю оказались не совсем одетыми, то все должны были раздеться донага и лечь в постель под одеяло. Снова команда «Подъем». И так до нормы. Зарядка с нагрузкой. «Кобыла» во всю длину перед столовой — не перепрыгнул, еду не получишь. При этом ни одного нецензурного слова. Никаких неуставных проявлений.

В мае 1942 года я закончил программу СБ. Сдал на «отлично» технику пилотирования. Но поскольку у меня и моих товарищей не было и часа теоретических занятий, нас отправили в Чкаловскую школу учиться на Ил-2, а заодно и проходить теорию. Приехали, только начали изучать Ил-2, как нам присвоили звание «сержант» и отправили в 34-й ЗАП в Ижевск, доучиваться. Немножко полетали, нас сажают на поезд — и на станцию Алабино под Москву в штаб 1-й воздушной армии. Набралось нас человек пятнадцать. В это время в каждой воздушной армии сформировали учебную бригаду из трех полков —

истребительного, бомбардировочного и штурмового. Выстроились мы. Генерал Худяков отобрал самых рослых: меня, Смольского и еще кого-то. «Этих в 6-й полк на Пе-2 летать. Остальные — на Ил-2». — «Я же учился на Ил-2!» — «Ничего-ничего, на Пе-2 нужны высокие и с длинными ногами». Вот так я оказался в 6-м полку на Пе-2. К этому времени я имел примерно 30 часов налета на У-2, 15 — на Р-5, 12 — на СБ и около двух часов на Ил-2.

Конечно, Пе-2 намного сложнее, чем Ил-2, но ничего, быстренько его освоили. Самолеты делали в Казани, и мне потом несколько раз приходилось туда ездить за ними. Сразу самолет не получишь — очередь. Деньков пять приходилось ждать. В город ходили через кладбище. Шли мимо могилы Петлякова. Какой-то шутник на памятнике нацарапал: «За шасси спасибо, а планер сам испытал». В общем и целом я с ним согласен. Самолет был на посадке сложный. Хотя если все делать, как положено, то садится он мягко. Но стоит допустить ошибку — потерять скорость или при касании отдать штурвал от себя, — то она начнет прыгать — будь здоров! Может и на крыло свалиться.

В этой учебной бригаде отработали взлет-посадка-зона, и нас перевели в 6-й бомбардировочный полк, который был выделен для доучивания и введения в строй пополнения. Тут уже мы прошли боевое применение, полеты по маршруту. Уже стали более-менее подготовленными летчиками. Надо сказать, что моему полку не повезло. В июне 1943 года при налете на аэроузел Сеща полк целиком потерял вылетавшую девятку. Ну, тебе Смольский об этом рассказывал. Никто не видел, куда она делась! Нет ее, и все! Вплоть до того, что думали, может, они к немцам перелетели! Послали экипаж из 10-го разведывательного полка, чтобы посмотрел, не сидят ли где у немцев, но его сбили. После этой эпопеи полк еще повоевал немного, поучаствовал в Курской битве, хотя самолетов почти не осталось — ходили шестеркой от всего полка. А потом ушли на переформировку. Вскоре вышел указ о присвоении 204-й дивизии полковника Андреева звания 3-й Гвардейской. В указе нашего полка не оказалось, потому что в положении о присвоении гвардейского звания говорилось, что к моменту издания указа в строю должно быть не менее 25 % экипажей, заслуживших звание. Тогда полк был переведен во 2-ю воздушную армию к Красовскому в 219-ю дивизию.

Во 2-й воздушной армии было два корпуса: 6-й гвардейский Полбина и наш 4-й. Полбинский корпус был пикирующий, а наш нет. До середины 1944 года мы бомбили только с горизонтального полета. Редко когда с плавного пикирования с высот три-четыре тысячи метров. На некоторых машинах даже

решетки снимали. После Львовской операции нас отвели на переформировку и группу летчиков нашего полка отправили к Полбину учиться новым тактическим приемам. Полбин лично с нашей группой занимался, рассказывал, водил нас сперва на полигон, а потом и на боевые вылеты. Причем у них в корпусе перенастраивали автоматы пикирования. Обычно автомат выводил самолет с перегрузкой три с половиной, а полбинцы перенастраивали его на перегрузку пять с половиной (перегрузка шесть была уже критической для планера). Это позволяло пикировать с 1200 метров, но, конечно, по лицу сопли и слюни, веки закрываются — тяжело. После этого обучения я стал, можно сказать, помешан на пикировании. Но надо тебе сказать, что пикирование хорошо по точечным целям, а иногда надо просто прислать пять девяток и смешать все с землей, и тут никакого пикирования не надо. Тем не менее мне очень понравился метод. Вспоминаются два случая. Как-то я выскочил на малой высоте к аэродрому, смотрю, в лесу, на полянке, расположился народ. Стоит командир полка в середине, что-то там рассказывает. О, думаю, я вам сейчас покажу выучку настоящего пикировщика!!! Делаю боевой разворот, набираю высоту 1200 метров и на них пикирую. Мне потом рассказывают: «Мы глянули, мать честная, на нас «пешка» пикирует! Она же не выйдет ни за что!» Я вывел метрах на трехстах, боевой разворот, зашел, сел. Получил втык от командира полка. Тем не менее постепенно все летчики полка освоили пикирование. У нас был оборудован полигон, вот на него мы и летали. В центре круга стоял могучий дуб. Он уже был немного подсохший, но стоял крепко, и, сколько его ни бомбили, ничего ему не делалось. Приехала из Москвы комиссия по боевой подготовке проверять, как полк бомбит с пикирования. Вместе с ней прибыл и командующий армией Красовский. Собрали полк, поставили задачу. Мое звено, — а я к тому времени уже был замкомэска, — шло впереди полковой колонны как доразведчики. Подвешено у меня было две боевые бомбы ФАБ-250. Доложил, что цель на месте, запросил разрешение на бомбометание. Получил разрешение на бомбометание. И надо же такому случиться, что положил бомбы прямо в основание этого дуба. Потом мне уже рассказали, что он тюльпаном приподнялся над взрывами и упал. На командном пункте ахнули, но тут же пошел шепоток, что, наверное, его специально подорвали. Красовский вызвал начальника полигона, расспросил его. Тот сказал, что прилетают тренироваться бомбить каждый день, но только сегодня в него попали. Красовский тогда говорит: «Пошли смотреть». И вот они топали два с половиной километра по жаре, чтобы убедиться, что все по-честному. Пришли, посмотрели. Да, действительно,

воронки от ФАБ-250. У нас, когда мы летали на полигон или бомбить передний край противника, оружейники зубилами и молотками кернили стабилизаторы бомб, выбивали номера самолета, чтобы, в случае чего, можно было доказать, кто бомбил. Помню, девчонки-оружейницы этим занимались. «Что делаешь, Тамара?» — «Бомбы киряю».

— Какую брали бомбовую нагрузку?

— Неопытная молодежь возила 600 килограмм. Как только войдет в строй, им вешали 800, ну а опытные, рвущиеся в бой, брали до 1100 килограмм. Правда, только на новых машинах с моторами М-105ПФ. Я лично несколько раз возил 1100 килограмм — десять соток, но они толстостенные, вот и получалась такая масса. Помню, бежишь, бежишь — с трудом отрывается. В Берлинской операции возили две пятисотки. Это же громадина, мать честная! Причем вешали немецкие бомбы, а они в отличие от наших короткие и толстые, потому что их «хейнкелю» в бомболюк подвешивали. Сопротивление они давали очень приличное.

К началу 1945 года из тех сержантов, кто пришел со мной в конце 1942-го осталось только три человека: я, Володя Неделин и Иван Бычков. Оба они погибли, не дожив до Победы буквально месяца. Иван Бычков был высокий сутулый дядька, старше нас всех лет на пять. В строю ходил безупречно, а вот на посадке он пару раз ломал машину. При выравнивании задирал нос, и она у него сваливалась на крыло, но без каких-либо последствий для экипажа. В 1943 году полки стали трехэскадрильного состава. Собрал нас командир полка и говорит: «Бычков и Неделин, пойдете командирами звеньев». Бычков встает: «Товарищ командир, я после войны летать не буду, да и командовать меня не тянет. Вон пусть Ермаков командует, он любит командовать». А командиром у нас был хохол Качалей Григорий Тихонович, хороший мужик. Когда он с чем-нибудь соглашается, он всегда говорил: «Сыла» (по-украински «сила»). Вот тут он задумался, потом говорит: «Сыла. Ну, ладно, если не хочешь, кто же тебя заставит. Пойдешь, Иван, ведомым к Ермакову. Он будет командиром левого звена в 1-й эскадрилье, а Неделин примет правое звено в 3-й новой эскадрилье». — «Слушаюсь!» Так он и ходил ведомым в моем звене, пока меня не перевели в третью эскадрилью замкомэска. Женился Иван на красавице и певунье парашютоукладчице Наде Черепановой. Инженером эскадрильи по вооружению был солист-балалаечник в знаменитом оркестре Осипова Барышников. Как они исполняли «Соловья» Алябьева! На переформировке к нам на гастроли приехала Барсова с бригадой.

Я скажу, что Надя пела не хуже ее.

Умер Иван в марте 45-го фактически у нее на руках. Командир его звена отстал от группы уже над своей территорией, а тут немецкие истребители. Сопровождение прохлопало. Осколками снаряда ему выбило глаз, но он сумел дотянуть до аэродрома и посадить самолет вполне прилично («пешку» и в нормальном состоянии сажать непросто) и только после пробега потерял сознание. Штурманом у него летел Иван Пиянзов. Он тоже был ранен, но легко. Их обоих отвезли в госпиталь, и там Иван Бычков скончался, а Пиянзов вскоре вернулся в полк.

Второго апреля я повел группу для удара по переднему краю противника. У меня на внешней подвеске было две немецких ФАБ-250 и две наших сотки, а в люках были ПТАБы. Мы еще шли над своей территорией, как уже появились черные разрывы крупнокалиберных снарядов. Осколками разорвавшегося поблизости снаряда повредило правый мотор. Винт раскрутился. А внешняя подвеска-то вон какая! Самолет сразу пошел вниз. Кое-как дотянул до линии фронта, неприцельно сбросил бомбы, развернулся на свою территорию и почти сразу посадил самолет на живот. Вроде сверху поляна казалась ровной, а это оказалась вторая полоса обороны, брошенная нашими войсками. Самолет разбит, я получил контузию и вывих тазобедренного сустава. Штурман и стрелок вытащили меня из самолета, остановили проходившую машину и доставили ночью в полк. А там я узнаю, что самолет Неделина тоже был подбит. Экипаж сбросил бомбы и потянул на одном моторе на свой аэродром. При посадке самолет загорелся и взорвался. Штурман Борис Клушанцев сгорел, а летчика и стрелка-радиста выбросило из самолета. Стрелок-радист отделался травмами, а Володю Неделина привезли в лазарет с тяжелейшими ожогами. Володя только спросил: «Где Ермаков?» Он видел, как мой самолет резко пошел вниз. В два часа ночи меня привели к нему в палату. Лицо его превратилось в ужасную маску, глаза вытекли, руки обгорели до костей. Он был обложен подушками и что-то шептал. Я наклонился к нему, говоря, что я здесь, рядом, что все живы и он поправится. Он тихо-тихо прошептал: «Вот, Володя, чего я больше всего боялся, то и случилось». Он слыл щеголем, всегда заботился о своей внешности и больше всего боялся обгореть. Спустя час он умер. Через неделю я попросил врача меня выписать. К тому времени Качалей, наш «батя», погиб. Как он погиб? 24 марта 1945 года полк получил задачу всем составом уничтожить самолеты врага на аэродроме вблизи Моравска-Остравы. Вел группу командир полка. Погода была отличная, высота около 4000 метров. Прикрывала нас эскадрилья «яков» нашего старого приятеля

Героя Советского Союза Михаила Сачкова. Я шел заместителем командира справа от него крыло в крыло. Сачков парой непосредственного прикрытия — рядом. Подошли к цели. Зенитки противника подозрительно молчали. Пошли бомбы. Командир, видимо, захотел сам сфотографировать разрывы и продолжал лететь по прямой. А немцам только дай — начиная с 1944 года, у них появились по тем временам очень совершенные станции орудийной наводки… Вдруг в одно мгновение — серия из четырех разрывов зенитных снарядов крупного калибра — три по курсу чуть ниже, а четвертый разрыв строго под бомболюками командирского самолета. Мой самолет взрывной волной резко накренило в сторону от ведущего. С трудом, но вывел из крена. Самолет ведущего перешел в отвесное пикирование. Его почти до земли сопровождал «як» Сачкова. Мы уже не видели, но Сачков рассказал, что самолет ведущего под углом, близким к 90°, врезался в землю и взорвался в расположении вражеских войск. Экипаж в составе командира Качалея, штурмана полка капитана Дядечко и стрелка-радиста старшего сержанта Головина погиб.

Заменивший Качалея, командир, проверил меня на учебно-боевом самолете и сказал, что я летаю хорошо, но тяжело сажусь в самолет и вылезаю из него. Поэтому допустить меня к полетам на боевом самолете он не может: «Летай на По-2, на связь». Конечно, я не ожидал такого поворота событий. Но вскоре комполка ушел от нас, и в командование вступил его заместитель, добрейший Федор Павлович Писарев. Он вызвал врача и, прочитав ему лекцию о том, что главное для летчика — голова, а поясница заживет, попросил допустить меня к полетам. Врач согласился, и я выполнил клятву, данную на могиле Неделина: довоевал за себя, Бычкова и Неделина, за всю тройку сержантов-пилотов.

— Сколько раз Вас сбивали?

— Меня в полку счастливчиком звали — хоть меня и сбивали, но при этом сам я всегда целый возвращался. Один раз зенитки подбили прямо над передним краем. Пришлось прыгать из горящего самолета, но над своей территорией. Как прыгали? Скорость уменьшаешь до минимальной, фонарь скинул, штурвал на себя и вываливаешься из кабины. Стрелок прыгает в нижний люк. Другой раз истребители сбили — на живот садился, но мягко.

— Кто летал с Вами в экипаже?

— Пока молодой был, со мной штурманом летал удмурт Пиянзов Иван Сергеевич. Это его месте с Бычковым ранило, а

когда стал замкомэска, мне дали более опытного штурмана карела Иванова Михаила Ивановича. Я его белофинном в шутку звал. Стрелки менялись, но не потому, что гибли, а просто переходили в другие экипажи.

— Штурмовкой не приходилось заниматься?

12 января 1945 года началась Висло-Одерская операция. Но погода была такая паршивая, что ни о каких полетах речи быть не могло. А 13-го уже можно было выпускать охотников — наиболее подготовленные экипажи, летающие в сложняке. Таких в полку было примерно полтора десятка. В этот день я выполнил три вылета, в которых в заданном районе мы штурмовали скопления пехоты, колонны автомашин. Причем делали по пять-шесть заходов! Во втором вылете зенитки повредили правый мотор, пришлось возвращаться на одном. Сел. Тут же дали другой самолет, и я вылетел в третий раз. У нас стояли авиационные гранаты АГ-2 для отпугивания истребителей противника. И вот стрелок Миша Горемыкин говорит: «Командир, ниже, ниже, еще ниже». Я уж и так чуть винтами об землю не цепляюсь. А он приспособился сбрасывать эти бомбочки так, чтобы они над головой пехоты разрывались. Все гранаты истратил! Так что на штурмовку вылетали отдельными экипажами в плохую погоду.

— Сопровождение всегда было?

— К концу войны сопровождение стало хорошее. А до 1944 года нас прикрывал полк «яков», которым командовал Василяка. Ходила такая поговорка: «Девять «пешек» и два «яка», прикрывает Василяка». Шутка шуткой, а редко когда больше истребителей было в прикрытии. А что эти двое могут сделать? Ну а в конце войны прикрытие было такое, что у них были группы непосредственного прикрытия, ударная группа, резервная группа. Они уже немецкие истребители к нам не подпускали. Поэтому в 42–43-х годах основные потери мы несли от истребителей, а под конец войны теряли практически только от зениток. Одиночные самолеты, летавшие на разведку или охоту, могли гибнуть и от истребителей.

— Сколько у вас боевых вылетов?

— Сто двадцать. За 20 с чем-то вылетов дали орден Отечественной войны I степени, потом Боевого Красного Знамени, а под конец войны — Александра Невского.

— Как кормили во время войны?

— До 1943 года всякое было. И гороховый суп, и перловка, а

потом широко пошла американская тушенка, галеты — на столе было полно еды. Летный состав очень хорошо кормили и одевали.

— Какие были развлечения в свободное время?

— Главным образом танцы. Баянист Гриша Троцко был самым уважаемым человеком в полку. Танцы были каждый день! Что бы там ни происходило и как бы интенсивно ни летали! Девчата были в основном свои: оружейницы, прибористки, парашютоукладчицы. Иногда приходили местные. Летом плясали на пятачке, зимой — в какой-нибудь халупе. Командир полка не танцевал, но всегда присутствовал. Помню, зло брало, когда он вставал и говорил: «Сейчас я тоже станцую». Это означало, что пора закругляться. Мы: «Еще, батя!» Но он был непреклонен, особенно летом: ночь короткая, подъем в три утра. Иногда показывали кино, но очень редко.

— Сто граммов давали?

— Только когда боевые вылеты.

— Как относились к немцам?

— Как к противнику. Очень боялись попасть в плен. Ходили самые невероятные слухи об их зверствах.

— Какое было личное оружие?

— У офицеров были ТТ, у стрелков-радистов — наган. В свободное время тренировались стрелять и по лягушкам, и в тире. Были и эксцессы. Когда стояли на Западной Украине, молодой летчик Ситников пошел в гости к местной девчонке. Вдруг слышит, что кто-то рвется в дверь, а это же бандеровский край. Он, не долго думая, через дверь несколько раз выстрелил. Затихло. Открывает, а там в луже крови лежит пьяный заместитель начальника штаба. Хорошо, что он жив остался, а то бы Ситникову не поздоровилось.

— Когда морально было тяжелей летать — в 1943-м или в 1945 году, когда стало понятно, что война вот-вот закончится?

— Боюсь сказать. Мы, молодежь, только смотрели, чтобы нас включили в боевой расчет. Помню, меня не включили в налет на Львов. Я начал ныть: «А почему не включили?» Качалей говорит: «Вот дурак, радовался бы, что тебя не включили, там могут запросто убить. Львов-то далеко!» Те, кто по старше, те, конечно, особенно не рвались: включили — хорошо, нет — еще лучше.

8 мая я повел девятку на группировку Шернера, которая еще сопротивлялась южнее Дрездена. Это был последний боевой

вылет полка. Ребята еще шутили: «Ермаков слетал, немцы тут же капитулировали».

Кравец Наум Соломонович

Перед войной я успел окончить восемь классов московской 379-й школы. В июле в составе группы комсомольцев Сокольнического района, в которую входили восьмиклассники, девятиклассники и студенты ИФЛИ, я уехал на рытье окопов.

Работали на участке, расположенном на левом берегу реки Днепр в районе его пересечения с магистралью Москва-Смоленск. Мы копали противотанковый ров, строили, прикрывавшую его, систему огневых точек. В начале октября нас сняли с этих работ и отправили в Москву. Была полная неразбериха. На станции Вязьма я совершенно случайно встретил своего родного брата, который отправлял раненых в Москву, и он меня и моего товарища воткнул в этот эшелон. Больше я его не видел: вероятно, он погиб в окружении. Приехал я в Москву перед самой паникой. Младшая сестра эвакуировалась вместе с предприятием, на котором работала, в Свердловск. Она забрала с собой меня и маму. Так к декабрю 1941 года я оказался в Свердловске. В городе мы прожили дня три, и мама получила назначение на работу в село Зайково Зайковского района. Меня определили в 9-й класс. Я учился и одновременно работал в колхозе, зарабатывая трудодни. В начале лета 1942 года мама была в командировке в Свердловске, где прочитала объявление, что Уральский индустриальный институт им. Кирова объявляет набор учеников 9-го класса на подготовительное отделение. Она ухватилась за мысль сделать из меня студента: «Я хочу тебя отвезти в Свердловск. В университете есть общежитие, ты получишь рабочую карточку и будешь учиться». Так оно и получилось. Принимали без экзаменов, просто по документам. Конечно, мы не только учились, но и работали, грузили бомбы на вокзале, разгружали вагоны. В комнате вместе со мной жило пять человек. Среди них был такой активный парень по фамилии Каданер. Мы получали рабочие карточки, он их отоваривал, что-то продавал, покупал… И вот где-то в июле он говорит: «Что ж такое?! Все воюют, а мы здесь прохлаждаемся?! Надо идти воевать!» Настроил он нашу комнату на то, чтобы идти добровольцами на фронт, хотя возраст у нас еще только подходил к призывному. На улице Сталина располагался штаб Уральского военного округа, и он нас сагитировал пойти прямо к генералу с просьбой направить на фронт. Так мы и сделали. Пришли. Генерал нас принял, сказал, что понимает наш патриотический порыв, попросил написать заявления. Попросил прийти на следующий день, он нам скажет, где наши документы и когда мы поедем на фронт. Я

боялся сообщить маме, что пошел добровольцем. От брата вестей не было уже больше года, а тут я… Всю ночь не спал, думал… Утром мы пришли, генерал выдал нам направление в Сталинский райвоенкомат и документы на питание. Военкомат располагался по той же улице через несколько трамвайных остановок. Что такое военкомат в то время? Это клубок горя и страданий: слезы, прощальные поцелуи, тут же приходят и уходят раненые в бинтах… Все это произвело на меня жуткое впечатление. Военком вызвал нас и определил в команду номер 38: «Команда сформирована, ваши документы у начальника. Завтра утром с вещами: кружка, ложка, паек на три дня. Вы едете на фронт». Я нашел пустые бланки повесток, своей рукой написал фамилию. С этой повесткой пришел к маме, чтобы как-то оправдаться. На следующий день мы были в поезде. Утром подъезжаем к станции. В окошко читаю: «Пермь-2». Командир говорит: «Команда 38, выходи строиться». Вышло нас в общей сложности человек двадцать. Он всех построил, сделал перекличку и повел по улице. Подошли мы к зданию, стоявшему на берегу большой реки (я тогда не знал, что это Кама). Открылись ворота, он чего-то доложил, нас пустили. В зале скинули вещи. Вошел офицер в морской форме и сказал: «Сейчас вас покормят, а потом вы все будете сдавать экзамены. По результатам экзаменов кто-то останется здесь, а кто-то уйдет на пересыльный пункт». Наш заводила возмутился: «Какие экзамены?! Мы должны на фронт ехать!» — «Если будете пререкаться, посажу на гауптвахту». Нас отвели в столовую, покормили и привели в класс. Пришла учительница, продиктовала диктант, мы сдали листочки. Следом пришел учитель математики, задал решать три примера и задачку. Так прошло два письменных экзамена. Через полтора часа выходит офицер, зачитывает пять фамилий, в том числе и мою, и просит отойти в сторону. Мы сдали экзамен, а Каданер и остальные ребята из комнаты — нет. Их построили и отправили на пересыльный пункт. Дальнейшую их судьбу я не знаю.

Нас пятерых, отобранных по результатам экзаменов, отвели во внутреннее помещение. Тут я уже увидел курсантов, молодых мальчиков, одетых в морскую форму. Кого-то из них я спросил, и он мне сказал, что это Военно-морское авиационно-техническое училище имени Молотова. Готовят здесь специалистов по разным авиационно-техническим специальностям. Училище офицерское среднее-техническое, но поскольку курс обучения ускоренный, то выпускают старшинами, а офицерское звание присваивают уже в частях. После обеда нас отвезли за Каму на строительство подсобного хозяйства. Мы там проработали несколько дней, проходили курс молодого краснофлотца, нам читали устав, но

шагистики не было. Вскоре нас вернули в училище, где нам пришлось пройти медкомиссию. Прошли всех врачей, а потом нас привели в комнату, где за большим столом сидела комиссия, возглавлял которую генерал. Предстал я перед ними в голом виде. Маленького роста, вес у меня, может, 53–54 килограмма. Врач, такой высокий, крупный мужчина, говорит: «А это что такое?! На флот?! Какой флот?! Ладно, присядь десять раз». Присел. Он пощупал пульс. «Попрыгай 10 раз». Я попрыгал. Опять пощупал пульс. «Хм… А ну-ка, еще 5 раз присядь». Я присел. Он еще раз проверил пульс. «Вот посмотришь — не на что смотреть, а здоровый мальчик — сердце работает хорошо. Ты кем хочешь быть?» — «Механиком». Генерал возмутился: «Да какой из него механик?! Он же даже до винта не дотянется!»

Тут вступился капитан Данченко, который стал моим командиром: «Давайте я его возьму к себе в радиороту. Здесь он в самый раз пройдет». Вот так я попал в 5-ю роту капитана Данченко. Рота готовила радистов, дешифровщиков аэрофотоснимков, и была в ней еще одна специальность под номером. В эту группу, которая готовила специалистов по радиолокации, я и попал, поскольку отлично сдал экзамены. Надо сказать, что из пятерых, которых отобрали после экзаменов медкомиссию, прошло только трое.

В училище меня не готовили для летной работы. Меня готовили для обслуживания наших радаров. Изучали мы две радиолокационных станции: «Пегматит» и Рус-2. Станций в училище не было. Приемное устройство читал ленинградец капитан Шапиро, а передающее — майор, фамилию которого я не помню. Но с передающим устройством было как-то проще. Там неподвижная антенна, ламповое устройство… а вот приемное давалось тяжело. Все было секретно. Все листы, на которых мы писали, были прошнурованы и сдавались в Первый отдел.

Училось в группе всего пять человек, по количеству флотов. На каждом флоте имелся разведывательный авиаполк, причем все они носили номер 15. Эти полки уже имели самолеты ДБ-3Ф, оборудованные станцией Гнейс-2 (это тот же самый Рус-2, только вместо одного стояло два индикаторных устройства), но еще не было специалистов, умевших ею пользоваться.

Еще раз повторю, что до прихода в полк я самой станции и в глаза не видел.

Помимо изучения радиолокационных станций, изучали еще штурманское дело, работу на ключе, радиостанции РСБ-3БИС и А-7.

Что касается самой жизни в училище, то она оставила неизгладимое впечатление своей дисциплиной, серьезностью

подготовки и большой интеллектуальной нагрузкой. Командовал нами сначала генерал Кваде, обрусевший француз, которого потом сменил генерал Церулев. В Пермь был эвакуирован Ленинградский театр оперы и балета им. Кирова. Он располагался недалеко, и генерал Кваде ввел обязательное посещение танцевальных классов. С нами работали солисты балета, учили танцевать западноевропейские танцы. Я тогда думал, зачем это нужно, когда война идет? Генерал как-то собрал всех и сказал: «Морские офицеры должны это уметь, чтобы танцевать на празднике победы в Берлине».

Теперь что касается кормежки. Я белого хлеба не видел с тех пор, как уехал из Москвы в 1941 году. А тут мы получали утром на завтрак кусочек белого хлеба, масла 20 грамм и сахара 25 грамм. Однажды я попытался вынести из столовой этот хлеб, намазанный маслом и сверху посыпанный сахаром, командир на выходе заставил вывернуть карманы, взял этот хлеб и выбросил его. От обиды я заплакал. В остальном была курсантская норма, которой мне хватало.

Очень большой была физическая нагрузка. Помимо строевой подготовки, стрелковой подготовки были еще трудовая и химическая. Мы вкалывали до 12 ночи! Все время хотелось спать и кушать. Так всю войну я и хотел спать и кушать. Больше ничего. Причем спать я хотел больше, чем есть. При этом ночью могли поднять роту, привести в актовый зал и показать фильм. Так фильм о Зое Космодемьянской я смотрел между двумя и тремя часами ночи (нужно было пропустить все роты, наша рота попала на это время). Патриотическое воспитание вбивалась в голову хорошим гвоздем, но в нас патриотизм сам по себе был высок — особо воспитывать его было не надо. Мы все знали, что надо защищать свою Родину, все было понятно и ясно. Но новости, последние известия, так называемая политинформация, нам читались. Выпускалась училищная стенгазета. А вот пойти в хорошую училищную библиотеку сил никаких не было.

Могу сказать, что в училище из меня выбили изнеженность и слабость, которую пестовала мама. Я был здоровый мальчик, но не был подготовлен к физическим работам. Мне приходилось тянуться за всеми, если все колют, я должен столько же колоть, если все копают, я должен столько же копать, если все грузят артиллерийские снаряды, и я тоже, но остальным это доставалось легче, чем мне. Я все делал через силу, понимая, что морячки ухватятся за любую слабость, быстро придумают кличку или шутку, от которой потом не отделаешься. Немалую роль играл и национальный вопрос, хотя тогда он не был столь острым. Я всегда знал и чувствовал, что я еврей. И знал, что мне нужно

лучше учиться, лучше работать, чтобы доказать, что я могу, что умею. Был у нас один рыжеватый тип, который начал меня задирать. Пришли в баню, я же обрезанный, моемся все вместе. Он говорит: «Во! Жидок!» Я подошел, не помню чем врезал ему, говорю: «Погоди кацап, я тебе дам!» Садимся обедать, у каждого свое место. Он сидит от меня через стол чуть наискосок. Хлеб режут на конце стола. Хлеборез нарезал и передает пайки, я вижу, что ко мне идет горбушка, считалось, что горбушка больше, почему — не знаю. Я уже посчитал, что горбушка должна остановиться у меня, и в этот момент он протягивает с той стороны руку, мне оставляет свой кусок, а мой забирает себе. И хохочет. И все хохочут. Потом он скатал хлебный шарик, положил на ложку и с ручки запустил его в меня. Попал в висок. Вот как стояла эта железная миска с супом, я ее взял и на него вылил. Конечно, командир увидел, и я получил свои первые пять суток ареста, но мой авторитет мгновенно поднялся, и больше до конца моей службы никто и никогда ко мне не приставал.

Как-то училище подняли по боевой тревоге, собрались, дали паек на три дня, в который входила килограммовая банка тушенки, галеты и еще что-то, и отправились на вокзал. Курсанты, офицеры с женами — все ждут эшелон для отправки на фронт. До вечера прождали — эшелона нет. Вокзал — это пересечение дорог и судеб, тут и раненые едут в тыл, из тыла воинские части. Шум. Начался обмен пайка на водку: «А! Все одно на фронт едем!» Кто-то вскрыл банку с тушенкой, а потом, смолов килограмм мяса, животом мучился. Я паек не ел и не менял. Вечером нас вернули в училище.

Это была учебная тревога. Училище было выстроено, и всех проверили на наличие пайка и казенного имущества. Все получили по заслугам и офицеры и рядовые, всех наказал начальник училища, который единственный знал, что это учебная тревога. Таких, как я, было немного. Вторая такая же тревога была химическая. Мы совершали двадцатикилометровый марш полной выкладкой с противогазами. Некоторые, чтобы не тащить лишнюю тяжесть повыкидывали коробки. Привал был в овраге, все расположились, разулись. Лежим. И вдруг в овраг идет плотный дым. Убежать нельзя — овраг оцеплен! Дым накрывает все училище. Я надел противогаз, а у кого его не было, тот прямо в землю лицо засовывал, слезы текут, кашель, ничего не видно. Газ был, вероятно, какой-то учебный, потому что никто не отравился, но нахлебались вот так! Все, кто повыбросили, получили по полной программе.

В свой 15-й разведывательный полк Балтийского флота полк я прибыл в январе 1944 года. Ночью на машине по «Дороге

жизни» переправился в Ленинград. Утром пришел в штаб флота, а оттуда, получив предписание в 44-ю эскадрилью, прямиком направился в полк, который стоял на аэродроме Гражданка. Когда я вошел в полуземлянку, в которой жил старшинский состав, то увидел такую картину: возле топящейся буржуйки сидят матросы, что-то пьют, закусывают, громко разговаривают, смеются. Стоит тяжелый дух сушащихся портянок. Я вошел и остановился на последней ступеньке. Стою и даже не знаю, кого и что спросить. Кто-то обратил внимание: «А! Салажонок прибыл!» Один из матросов встает, в руке держит кружку. Подносит ее мне и говорит: «Пей!» Я понял, что это приказ и надо пить. Я сделал два-три глотка, с мороза не поняв, что это за жидкость, и захлебнулся. Другой матрос хитро мне сует граненый стакан. Я думал, что это вода, еще хлебнул — это было тоже самое пойло крепостью не ниже восьмидесяти градусов. И я прямо со ступеньки упал на пол. Кто-то орет: «Братцы, он же помрет, лейте на него воду!» А я ничего не могу сказать — перехватило дыхание. Оттянули мне нижнюю челюсть и из чайника начали заливать воду. Наконец, я вздохнул. Чернобай, как потом я узнал, говорит: «Ну ничего — матрос получится». Когда я очухался, меня отвели в уголочек на нары, говорят: «Ладно, прописался», и я потерял сознание. Когда я утром открыл глаза, увидел, что лежу укрытый. Повернул голову, стеллаж в виде столика, харчи лежат, прикрытые тарелкой, чай. Я потянулся, попил чай, у меня перед глазами все поплыло, и я опять отрубился. И так я три дня я не мог выйти из запоя! Кушать я не мог, а как попью, так меня развозит. Они вечером приходят, пытаются меня привести в чувство, накормить, ставят на ноги, а я пьяный падаю. Ребята потом в шутку мне завидовали: один раз выпил и в кайфе три дня. Надо сказать, что документы мои они сдали, получили на меня обмундирование. Когда их спрашивали, где прибывший специалист, то они говорили, что ушел оформляться. На третий день слышу разговор: «Если мы его сегодня в строй не поставим, то начальство разберется, в чем дело, и тогда будет беда». Чернобай, который был старшим, мне говорит: «Ты сегодня пойдешь в строй». — «Я не могу стоять». — «Ничего, мы тебя будем держать». Вышли на построение, они меня держат. Когда командир полка Филипп Александрович Усачев спросил: «Где Кравец? Где специалист?», кто-то крикнул: «В строю!» Командир: «Кравец, два шага вперед!» Ребята расступились, я вышел. Он на меня посмотрел, и я понял, что ему не понравился. «Ты сможешь включить РЛС?» — «Могу». — «Ну тогда поехали на аэродром». Отрезвел я мгновенно, только руки тряслись не то от страха, не то от голода. Мы подошли к стоявшему в полукапонире ДБ-ЗФ,

возле которого была выставлена усиленная охрана. Командир подошел ко мне: «Что тебе нужно?» — «Движок Л-3». Чтобы не сажать бортовой аккумулятор, подключался генератор, который выдавал 27 вольт бортсети. Тут же электрики движок привезли, подключили к разъему. Я полез в кабину стрелка, за мной залезли командир, его заместитель и еще офицеры. Мне некуда было даже двинуться, настолько она была забита! Те, кто не влез, облепили снаружи блистер стрелка. Под блистером стоял индикатор, а блоки были упрятаны в фюзеляж. Вся система электропитания была основана на умформерах, преобразовывавших 27 вольт постоянного тока борт-сети в высокие напряжения переменного тока: на аноды ламп, на экранные сетки — на каждый чих нужен был свой умформер. Экраны стояли у летчика и оператора, размещавшегося в кабине стрелка, причем у меня были дополнительные ручки, с помощью которых я мог рассчитать направление на цель. Экран представлял собой осциллографическую трубку типа А. На ней тушью нанесена градуировка от нуля до 160 километров. Так что я мог определить дальность до цели. Имея штурманскую подготовку, косвенными методами я мог определить местоположение цели. Приемная антенна Удаяги, формирующая вертикальную развертку, стоит неподвижно в носу. Для того чтобы увидеть морскую цель, самолет должен был лететь на высоте 1000 метров. Угол захвата был порядка 35 градусов. По интенсивности отметки цели я мог определить класс корабля, отличить эсминец от крейсера.

Когда я включил индикатор, который засветился зеленым светом, послышались возгласы восхищения — никто ничего подобного не видел. Я включил передатчик, появился зондирующий импульс. Я объяснил, что если появится цель, то будет отметка. Помех, конечно, миллион, весь экран был в блестках от работающих умформеров. Стрелки штурманских приборов ходуном ходили. Когда мы вылезли, командир говорит: «Машину к полету. Готовность 30 минут». Мгновенно все испарились. Остались механик самолета, мотористы и я. Не знаю, что мне делать, стою. В это время подъезжает машина, из машины выскакивают двое хлопцев: они привезли мне комбинезон, парашют, одели меня, подогнали лямки. И я не успел ахнуть, как уже был готов к полету. Подъехала машина командира, вышел он, штурман, который дал мне карту Финского залива со словами: «Выйдем вот в этот квадрат и протралим эту часть акватории. Вот точка, от нее будем ходить в разные стороны, так, чтобы захватить радаром все 180 градусов». Говорил он так, как будто я всю жизнь летал. Меня механик подсадил в кабину, за мной

захлопнулся люк, и я впервые в жизни оказался в воздухе.

Вышли в заданный квадрат. Я дал первый курс. Самолет пошел со снижением, поскольку он должен был опуститься до 700 метров. Я включил передатчик. Докладываю: «Цели нет». Вернулись в исходную точку. Новый курс. Самолет начинает снижаться, я включаю передатчик и, на мое счастье, вижу цель: «Вижу цель. Дистанция сто километров. Курс держать». — «Есть курс держать». Через какое-то время летчик говорит: «Вижу цель». Штурману говорит: «Смотри-ка, точно». Это был наш тральщик, который замерз во льдах. Мы над ним прошли, вернулись в исходную точку, еще несколько раз прошлись, но больше никаких целей не обнаружили и вернулись на аэродром. Весь полет продолжался минут 40–50. Когда мы прилетели, командир вышел, подошел: «Молодец, все хорошо». Сел в машину и уехал. Я стою, не знаю, что делать. Подходит механик: «Чего ты стоишь?» — «Я не знаю, что делать». — «Снимай парашют, клади его на свое место, он теперь будет твоим. Иди обедать». Вот так началась моя карьера. Из технаря, сам того не ведая, я перешел в летный состав и был зачислен в экипаж командира полка. А дальше уже жизнь пошла абсолютно другая. Этот самолет больше не летал, никто им не пользовался. Дело в том, что командир полка, конечно, оценил новинку, но перед ним в то время стояла задача найти противолодочные сети, которые перекрывали Финский залив, а радар для этого был не нужен. Поэтому командир отправил меня в качестве стрелка на ораниенбаумский плацдарм. Там, на озере Гор Валдай, которое теперь засыпано, стояли четыре МБР-2. Но, к сожалению, буквально через неделю после моего приезда налетели два «фока» и в два захода сожгли все четыре лодки. Я вернулся под Ленинград.

Тем не менее в апреле мне пришлось участвовать в вылете на поиск этих сетей. Чтобы их сфотографировать нужно сочетание нескольких погодных обстоятельств: море должно иметь волнение не более 1–2 баллов и должна быть солнечная погода. Фотографировать можно только с 12 до 13 часов дня, когда солнечные лучи падают вертикально. В их свете можно увидеть протопленные буи, на которые подвешена сеть. С 1942 по 1944 год на этих поисках полк постоянно нес потери. Немцы прекрасно знали, что, как только наступила солнечная безветренная погода, жди экипаж-фотограф. По агентурным данным было известно, что нужно тралить в районе острова Нарген — мыса Порккала. Вот в такой ситуации мы вышли в море на самолете ДБ-3Ф. Экипаж состоял из двух человек — летчика и меня, летевшего за стрелка и за штурмана. Мы практически закончили фотографирование, когда на нас навалилось два «мессера». На мой взгляд, они

провели грамотную операцию по нашему уничтожению. Один зашел снизу, другой сверху. С первой же атаки им удалось зажечь правый двигатель. Командир приказал готовиться к приводнению. Я скинул блистер, люк, прикрывавший трехместную лодку. Если самолет аккуратно положить на воду, он на ней может лежать двадцать минут, прежде чем утонет. За это время экипаж успеет пересесть в лодку. Конечно, у нас был и спасательный жилет, надувавшийся при соприкосновении с водой, на нем же были прикреплены ласты для рук, но Балтика даже летом холодная, а весной в ней больше десяти минут не продержишься. Истребители нас не преследовали — и так ясно, что далеко мы не улетим. Летчик должен был положить самолет на воду, но рассчитать высоту над водой очень сложно. Он раньше времени убрал газ, и вся эта многотонная махина плашмя ударилась об воду… Земля — это пуховая перина против воды. На землю упадешь, помнешься, а об воду ударишься — все разлетится на кусочки. Так и получилось… Очнулся я в кубрике тральщика, врач которого приводил меня в порядок. Я лежал голый, меня растирали матросы. Оказалось, что они видели, как мы падали, и командир дал команду идти к месту падения, чтобы оказать помощь. Сигнальщик заметил мой спасательный жилет, меня подцепили багром, втянули на борт. Хотя меня вытащили быстро, но все же я обморозил обе ноги, поскольку унты с меня слетели.

Отлежав неделю в госпитале, я вернулся в полк. К этому времени эскадрилья получила пять Пе-2. Две другие эскадрильи получили Як-9 и Ла-5. Летать приходилось очень много, иногда по три-четыре раза в день с разными экипажами. В экипаже командира полка числилось несколько штурманов и стрелков-радистов, вот нами и затыкали дыры, образовывавшиеся в других экипажах.

Один из первых полетов на Пе-2 чуть не закончился для меня трагически. Я еще плохо знал этот самолет и вообще только начал летать. Из оружия у стрелка имелся ШКАС на шкворне, который вставлялся в уключины на правом и левом борту и «березина». Чтобы перекинуть ШКАС с одного борта на другой, я должен был выдернуть его из уключины, втащить в кабину, повернуться, выпихнуть его в дырку и шкворнем попасть в уключину. Из него можно было стрелять с рук, высунув в дырку, прорезанную наверху фюзеляжа. Причем это отверстие не было закрыто ни крышкой, ни козырьком, а высовываться в него приходилось постоянно, потому что из кабины ничего не видно, и наблюдать за воздухом можно, только высунувшись наружу. Хотя одет я был хорошо, но справиться с потоком набегающего воздуха

было не так-то просто.

Сиденье на Пе-2 для стрелка не предусмотрено. Я сидел на парашюте на ящике с запасными лампами для передатчика РСБ-3 бис боком к продольной оси самолета, чтобы можно было одновременно дотянуться и до приемника УС, и до передатчика.

В принципе за воздухом должен наблюдать штурман, но когда ему? Я пару раз летал в качестве штурмана и знаю, каково ему приходится в полете. Нужно держать карту, следить за временем. Не дай бог отвлекся, пропустил! Если ты летишь над морем, ориентировку не восстановить! Если день безоблачный, на воде нет судов, то ощущение, что тебя подвесили на веревочке и ты висишь без движение. Посмотришь — правая палка крутится, левая палка крутится, а вокруг тебя небо и вода, ничего не меняется. Посмотришь туда, видишь небо и воду, посмотришь сюда — то же самое. Для летчика это опасно потерей пространственной ориентировки. Из навигационных приборов были только компас и часы, стоял радиополукомпас РПК-10, но для его использования надо иметь очень хороший слух. Предположим, я перед вылетом настраиваюсь на станцию, например радио Коминтерна. Возвращаясь, я могу по усилению или ослаблению громкости звучания рассчитать курс. Но если ты побывал в бою, стрелял, самолет сотню раз маневрировал, после этого, даже если ты услышишь станцию, понять, где ты находишься по отношению к ней, ты не сможешь. Конечно, бомбардировщикам легче — там все же экипаж, можно посоветоваться, а у истребителей только своя шкура, свои ощущения. Я думаю, что процентов 30 из них погибло не в боях, а из-за потери ориентировки.

В соседней эскадрильи, летавшей на истребителях, был такой Миша Кузьмин. Личный счет у него был порядка двадцати сбитых. Три раза на него писали представление на «Героя», и три раза возвращали за разные «подвиги». Так вот, Миша Кузьмин однажды столкнулся с четверкой, в которой были и «фоки», и «мессера». Он говорил, что, конечно, мог свалить запросто кого-то из этой четверки, но после этого шансов у него не было. И он решил удирать, развернулся и подул в море. Посмотрел назад — никого нет. Мы сидели в столовой, кушали. Он говорит: «Они в море не могут воевать. Воюют до тех пор, пока видят землю». Я говорю: «Что ты, Миша?! Я встречал их там и там». — «А ты прикинь, где ты встречался? На каком расстоянии?» — «Действительно…» Все слушают, мотают на ус. После этого летчики в трудной ситуации всегда старались уходить в море.

Так вот, возвращаясь к тому полету. Погода была хорошая, мы возвращались с задания, что-то сфотографировали, везли

какие-то данные. Я немножко расслабился, высунувшись из верхнего люка, смотрел влево, на приближающуюся землю. Вдруг из облака метрах в 300–400 вываливается «Фокке-Вульф-190» и несется прямо на меня. Все это происходит в какие-то секунды. Я только вижу огромный двигатель и через вращающийся винт — летуна: его голову в шлемофоне, очки, поднятые на лоб, лицо. К счастью, он успел среагировать, взял ручку на себя и взмыл вверх прямо надо мной. Я решил, что сейчас он будет атаковать, опустился вниз, схватил ШКАС, а он не выдергивается. Немец успел сделать круг и дал очередь, но не попал, стал разворачиваться для повторной атаки. Тут уже штурман его увидел, долбит из своего «березина». Все происходило молча, поскольку я растерялся, конечно. Наконец выдернул этот ШКАС, положил его на край кабины, и, когда он подошел, я стал стрелять, держа пулемет за шкворень. Отдачей меня опрокинуло внутрь кабины. А поскольку я не отпустил курок, то выдолбил весь правый борт. Мало того, повредил обшивку, так еще практически перебил троса руля поворота, которые стали на глазах расплетаться. Меня одолел ужас от мысли, что мы сейчас погибнем. На мое счастье, у этого немца, закончились или патроны, или горючее. Во всяком случае, он больше не атаковал. Я быстро скинул парашют, вылез из комбинезона и обмотал им троса. В следующее мгновение я понял, что замерзаю. Вдруг я слышу, как летчик говорит штурману: «Ну, наверное, фриц убил стрелка». Он даже не знал моего имени и фамилии. «Да, слышал, как борт дрожал». — «У меня что-то правая нога плохо слушается. Сколько там еще до аэродрома?» — «Минут 15 полета». Я все слышу, говорить не могу, замерзла челюсть, не движется. Хочу сказать, что жив, но ничего не могу, замерз. Хорошо, думаю, 15 минут как-нибудь продержусь. Для меня эти минуты показались вечностью. Сели, подбежал механик, увидел эти дыры. Меня вытащили, бросили на чехлы, раздели догола, стали меня растирать. Влили спирт. Ждали, когда приедет врач. А в это время вылез командир: «Что, живой?! А мы думали, что умер». Приехал врач, забрал меня в санчасть. Продержали меня там три дня. Вышел оттуда в подавленном состоянии: самолет разбил, задание фактически завалил. Думал, что меня отправят или в штрафбат, или в тюрьму. И вот здесь я должен отдать должное своим однополчанам. Ни один человек не сказал ни слова, хотя все знали, что самолет был разбит изнутри и он на неделю фактически был выведен из строя. Я прихожу на командный пункт. Командир ставит задание, меня не замечает. Никто со мной о том вылете не разговаривает. Как обычно, хожу в столовую, кушаю, так же проигрываем компот один другому на

спор. И вот на четвертый день я пошел на аэродром посмотреть на свой самолет. Меня механик встретил: «Ну что ты?! Не переживай! Остались еще сутки, и мы его доведем, перетянем троса — все поправим. Фюзеляж уже заклеили, покрасили». Подходит ко мне оружейник, тот самый Чернобай, с которым я встретился в самом начале. Ему тогда было лет под пятьдесят: «Слушай, дорогой, пойдем, я тебе что покажу. Вот смотри: у тебя стоит ШКАС и «березина». Так вот ШКАС не трогай, нехай он себе стоит. Что ты можешь им сделать? Он стреляет патрончиком от винтовки! Что ты им пробьешь?! У тебя есть «березин» с хорошим боекомплектом. Ты увидел истребитель, скажи своему командиру, он ручку поддернул, мгновенно ты будешь выше, чем он. И не жди, дай в его сторону длинную очередь. Из ствола огонь выходит на метр: он испугается — и отвернет. Сейчас я тебе покажу». Он подходит, залезает в штурманскую кабину: «Смотри!» Он как дал. Я посмотрел — действительно факел. После этого, сколько я потом делал вылетов на Пе-2, я никогда ШКАС не трогал.

Летом 1944 года пришли агентурные данные, что в порту Рига ночью пришли и встали под разгрузку два транспорта водоизмещением десять и двенадцать тысяч тонн. Нужно было обязательно подтвердить эти данные, чтобы затем организовать уничтожение этих транспортов, пока они не разгрузились. Решили послать на разведку Героя Советского Союза Сашу Курзенкова, а штурман его заболел, стрелка в экипаже вообще не было. Задачу ставили рано утром до завтрака, где-то часов в 7 утра. Командир полка говорит: «Курзенков, ты пойдешь в Ригу и сфотографируешь». — «У меня нет штурмана». — «Я тебе дам своего. Кравец, полетишь с Курзенковым. Ребята, если вы зайдете с моря, то Домский собор будет у вас с правой стороны. Он уникальный, так что вы его, часом, не зацепите». Мы стали готовиться к выполнению задачи. Он меня спрашивает: «Ты был над Ригой?» — «Никогда» — «А я бывал. Как мы будем решать задачу?» Войти в порт можно было либо с суши, либо с моря. Причал находился в устье Даугавы практически напротив Домского собора. Сколько мы ни обсуждали варианты, на земле так и не решили, как нам заходить. С суши зайти нельзя — успеют предупредить, с моря — тоже. Пошли к самолету. Курзенков летал на именном с надписью «Герою Советского Союза» и рисунком Золотой звезды Героя. Под конец войны он пересел на Як-9, подаренный ему жителями Наро-Фоминска, откуда он был родом. Взлетели. Саша был очень молчалив в этом полете, сосредоточен. Он тоже не понимал, как туда заходить. Когда мы были уже в воздухе, он меня спрашивает: «Штурманец,

как будем заходить в Ригу? Со стороны моря или со стороны суши?» Что я ему могу сказать? Я молчу. «Чего молчишь?» — «Что я могу тебе сказать, ты же командир. Тебе и решать, со стороны моря или со стороны суши. Мое дело или сфотографировать, или зрительно запомнить, что увижу». — «Ладно, ладно. Я предлагаю следующий вариант: уйдем подальше в море, наберем высоту пять тысяч метров, и оттуда я разгоню «пешечку» до звона. Скорость будет 700–750 километров в час. На этой скорости будем двигаться со снижением до бреющего. Мы пронесемся над портом, но уже фотографировать ты ничего не сможешь, потому что высоты не будет, значит, смотри в оба и запоминай. Разворачиваться я буду над этим Домским собором. Уйдем опять в море. А дальше, как бог даст». — «Принимаю». Но он забыл на минуточку, что я не летчик и не имел подготовки к полетам на больших высотах. К тому же кислорода у нас не было. Если самолет поднимался выше 2000 метров, у меня из ушей, из носа лилась кровь. Он набрал 5000 метров, у меня жуткое состояние. Он начал снижаться. Самолет несется, воздух свистит во всех щелях. Когда мы влетели в порт, я даже не видел стреляли они или нет. Я увидел два транспорта, мне показалось, что один транспорт очень большой. Увидел на причале танки, пушки, люди стоят. Все это очень быстро промелькнуло. Разворот, и мы опять в море. Встречал нас командир полка — очень ответственное и сложное было задание. Сразу отправились в штаб писать донесение. Подняли полк Ракова. Они отбомбились по этим транспортам. Вечером Совинформбюро сообщило, что летчиками уничтожены транспорта противника с живой силой, техникой и так далее. К нам прибежали, говорят, готовьте дырки, получите ордена. Выпили за это. А ночью где-то в 2 часа меня и Сашу подняли и в штаб. Когда я увидел командира, весь хмель выветрился. Он был черный. Спрашивает: «Что вы видели?!» — «Что видели, то и доложили». Английское радио сообщило, что транспорты как стояли, так и стоят под разгрузкой. Тогда вопрос, «Что делал полк Ракова, который потерял 3 экипажа? Что он бомбил?» У меня язык отнялся. Саша тоже молчит. Командир в гневе. Когда, наконец, эта буря прошла, он говорит: «Вы напортачили, вы и исправляйте», начальнику оперативного штаба: «Готовь приказ, они пойдут завтра с рассветом на доразведку». Повернулся и ушел. Штабники разошлись, мы остались с Сашей. Что такое доразведка? Тебя ждут — это уже все… Не могу сказать, что мне было не страшно. Страшно всегда… Наутро машина была готова. Провожал нас механик Саша Морозов. Встали по обычаю над дутиком, написали на него, так чтобы при этом струи пересекались, и полетели. Саша,

обращаясь ко мне по имени, говорит: «Наум, что будем делать?» — «Саша, мое мнение такое, не меняй ничего. Повтори сегодня один в один, вчерашний полет». — «Ты же не можешь». — «Ничего. Придумывать сейчас ничего не будем». Ну и Саша все опять повторил. Действительно, стоят два транспорта, люди, пушки — картина не изменилась. Мы также вырвались из порта и вернулись домой. Судя по выражению лица командира, он не ожидал нас увидеть. Наверное, думал отписаться, что послал, но экипаж с задания не вернулся. Мы опять написали донесения. Конечно, какие-то нюансы добавились к уже изложенному ранее. Командир полка прочитал, резко встал, взялся за голову: «Я понял! Я все понял!» и выбежал. Что понял?! Мы были в недоумении. Потом уже выяснилось, что немцы решили сделать ловушку. Выпрямили полузатопленные транспорты, на берегу поставили муляжи техники. Выбросили дезинформацию, которую перепечатали англичане.

Все это с тем, чтобы постараться уничтожить бомбардировщики над ложной целью. Потом пришли уже агентурные данные, которые это предположение подтвердили. Штрафбат нам не грозил, но и орденов не дали.

Со снятием блокады и выходом сухопутного фронта к Балтийскому морю начались операции против конвоев противника, кораблей в портах. Ходили на разведку конвоев. Бывало, что лидировали торпедные катера. Помню, сверху их самих не видно, только буруны… Подвели их к конвою. Дальше их работа как складывается? Они же должны прорвать охранение и топить транспорт. Один катер делает полукруг, пускает дым по ветру, и дымовая завеса накрывает конвой (надо сказать, что с воздуха морской бой это такая красота!). Другие катера, прикрываясь этим дымом, идут в атаку. Мы висим над полем боя, чтобы в конце его сфотографировать результаты. Однажды был у меня такой случай. Один из катеров отряда оторвался от группы и стал обходить дым-завесу, видимо, решив атаковать последние корабли конвоя. В то же время эсминец охранения оттянулся несколько назад. Получилось так, что катер, выскакивая за дымзавесу, оказывался у этого эсминца на ладошке. Я говорю командиру, Павлу Сквирскому: «Павел, видишь катер? Он сейчас подзалетит». — «Ты ему сообщи». Я начинаю голосом требовать от катера изменить курс и даю ему новый. Ни фига — дует и дует. «Командир, он меня не понимает. Знаешь что? Развернись. Пройди поперек его курса, а я дам длинную очередь». Так и сделали. Вся вода перед ним кипела! Они видят, что это свой самолет, кулаками машут, ни хера не понимают. Только со второго захода, когда мы опустились еще ниже и я дал очередь

прямо перед их носом, они развернулись и пошли к своим.

Осенью 1944 года полк пересел на «Бостон А-20G». «Бостон» — это уже другой самолет. У стрелка два спаренных пулемета на вращающейся турели. У нас было несколько модификаций «бостона». Стандартно у них в носу было установлено четыре пулемета, но поскольку мы разведчики, то их снимали и в наших мастерских делали остекление. В этом случае штурман садился в получившуюся кабину. Как мы изучали эту технику? Очень просто. Перегонщики пригнали первую партию: пять штук «Бостонов А-20G», один Б-25 с 75-мм пушкой и три «Каталины». Для полетов на «Каталинах» создали отдельный отряд под командованием Корзуна. Нас командир полка выстроил и сказал: «Так! Сегодня мы изучаем, завтра — облетываем, а послезавтра — воюем. Все!» Все кинулись по своим местам искать, где что. Первым делом обнаружили красивое и удобное летное обмундирование на каждого члена экипажа. Я переоделся и стал выглядеть пижоном. Дальше. Читать по-английски никто не умеет. Я вижу кучу разных тумблеров, приборов. Не глядя включаю и смотрю, что происходит. Увидел. Достаю кортик, который всегда был со мной, сдираю английскую надпись и острием пишу название и «вкл. — выкл». Скажу тебе, что я только после войны случайно включил какой-то тумблер и увидел, что вылезла авиационная граната. Сколько летал, так и не знал о ее наличии.

Фактически как командир сказал, так и было — на следующий день летали, а потом боевые задания.

Как я уже сказал, к нам пришел Б-25 с 75-мм пушкой. Командир полка Усачев решил лично его опробовать. Говорит мне: «Собирайся, пойдем подлетнем». Взлетели. Вышли в море. Вместо штурмана, который должен в боевых условиях заряжать пушку, полетел механик. Командир дал команду: «Заряжай!» Механик зарядил. Летчик как шарахнул! Весь фюзеляж в дыму! Самолет практически остановился! Хорошо, что командир был опытный, тут же перевел машину в пикирование! Он говорит: «Немедленно на аэродром!» Возвращаемся, садимся. Усачев говорит: «Вынуть ее!» Сняли эту пушку. Но поскольку не долетали, снова в воздух. Взлетели, а пушки-то нет! Вместо нее ничего не положили, чтобы компенсировать массу. Центровка изменилась, и самолет стал падать на хвост. Командир кричит: «Кравец, лезь в дырку!» Я залез, а там же прямой поток воздуха. Стал замерзать и не могу сказать, что замерзаю. Командир все-таки понял, что самолет валится, приземлился. Так меня уже вытаскивали, я сам не мог вылезти. Он на меня посмотрел, понял, что сделал глупость. Такой был курьез. Вскоре он этот самолет

отдал на север, а прибывший следом второй использовал как транспортный.

У истребителей появились «аэрокобры», «кингкобры» и «тандерболты». Последних было штуки три. Рядовые летчики отказывались на нем летать. Для работы двигателя в режиме форсажа у него стоял пятидесятилитровый бак с чистым спиртом. Хоть он был опечатан, но все равно наши нашли способ сливать. А чего там?! Бак большой — на всех хватит. Первым додумался Леша, механик этого самолета. Смотрим, он стал приходить позже всех и в хорошем настроении. Его подчиненные мотористы говорят: «Что-то наш механик нас всегда отправляет на обед, а сам задерживается». А он шланг подачи отсоединит, насосется и идет. Этот самолет не прижился, и командир разрешил перегнать его на север.

Я немного полетал на «Бостоне», когда командир полка отправил меня в командировку в 1-й Гв. МТАП. Им тогда командовал Герой Советского Союза Борзов. Он придумал атаковать немецкие корабли ночью, используя лунную дорожку на море. Предварительный выход на цель должен был осуществляться при помощи РЛС. В полку было несколько самолетов «Бостон А-20G», оборудованных американской радиолокационной станцией, а специалистов, способных ею управлять, не было. Поэтому вызвали меня. Прибыв в полк, доложил Борзову. Он спокойно сказал: «Я готовлю операцию. Твоя задача — ознакомиться с оборудованием и научиться им пользоваться. После этого полетим на боевой вылет». Командир полка представил меня начальнику связи, его заместителю и штурману полка. Они меня подвели к самолету, который был оборудован этой радиолокационной станцией. Сначала я облазил самолет, посмотрел, где что стоит — станция была разбросана по самолету. Все блоки соединил на бумаге, получил кабельную сеть. Долго не мог понять, как она включается. У них было придумано автоматическое отключение питания при посадке. Я-то искал рубильник или выключатель. Много раз проходил мимо агрегата, представлявшего собой закрытую стеклянным колпаком хорошо отполированную хромированную чашечку, в донце которой сверху упирался как бы язык колокола. Потом все же догадался, что это и есть основной выключатель. Двое суток мне потребовалось, чтобы запустить и освоить станцию. Когда я доложил, что к полету готов, Борзов вызвал меня к себе в штаб: «Сегодня постарайся отдохнуть, а часов в 11 вечера будь готовым к вылету. Будем утюжить небо». — «Понял. Маршрут?» — «Маршрута никакого не будет. Я буду двигаться по лунной дорожке». Вылетели. Я смотрю на лунную дорожку, которая

красиво блестела, переливаясь. Вскоре мы обнаружили конвой. Командир приказал включить радар, а сам развернулся в море. Мы прошли минут двадцать, развернулись обратно. Говорю: «Вижу цель. Расстояние 200 километров». — «Хорошо». Вернулись к цели. Командир произвел торпедную атаку. Так был совершен первый, ночной торпедный удар на Балтике, в котором был потоплен большой транспорт. Когда мы прилетели, он отвинтил свой орден Красной Звезды, говорит: «Носи мой, когда свой получишь, мне верни».

В марте 1945 года полк стоял в Паланге. Поставили нам задание разведать южную часть акватории моря, постараться засечь конвои. Мы утюжили небо почти два часа, но никого не обнаружили. Командир, царство ему небесное, Никитин принял решение возвращаться домой. Он мне говорит: «Сообщи, что ничего не обнаружено, возвращаемся домой». На подходе к Паланге нас атаковал «Фокке-Вульф». Я его увидел издалека, сразу доложил командиру, но он никаких мер не принимал, не маневрировал. Истребитель развернулся, зашел. Я не успел открыть огонь… Вдарил он хорошо — стрелял он не по мне, а по правому двигателю. Палка встала. Вижу, течет горючее, огня еще нет, но дым идет. Я докладываю: «Командир, правый двигатель разбит». — «Вижу». Истребитель больше не атаковал. Вскоре показалась земля. Летчик, вместо того чтобы развернуться и сажать самолет на живот вдоль берега на ровный песок, как шел, так и решил садиться. И прямо в дюны. Штурман, сидевший впереди, мгновенно превратился в кисель. Летчику прицелом снесло черепушку. А меня зажало в кабине, так что потом пришлось выпиливать. Ручки пулемета сломали несколько ребер. Когда меня извлекли, я вздохнул и захлебнулся собственной кровью — ребра порвали легкие. Потерял сознание. Очнулся в госпитале. Помимо сломанных ребер, у меня оказался осколок в колене, который так и не извлекли. Он оброс тканью, но со временем стал чувствителен к погоде.

— Вы таки оставались главстаршиной?

— Я окончил офицерское училище, и начальник строевого отдела пытался отослать документы на звание, но я его отговорил. Я считал, что если я буду офицером, то мне придется служить до гробовой доски, а я хотел приехать домой к маме. Я уже знал, что папа погиб, старший брат погиб, у нее остались только я и сестра. Тем не менее после войны мне присвоили офицерское звание.

— Вы все-таки относились к летному составу, питались в

летной столовой. Взаимоотношения между сержантами и офицерами какие были?

— Хорошие. Правда, я больше общался со стрелками и технарями. Частенько им добровольно помогал. Правда, иногда моя помощь приводила к печальным результатам. Однажды мне поручили свечи завернуть в двигателе. Я так старался, что потом они выворачивались только с телом матрицы. Другой раз попросили меня зачехлить. Завязал я узлы, а на Балтике то сыро, то подмораживает, и они превратились в каменные. Пришлось технику их резать. Как он на меня орал! Конечно, это просто смешные эпизоды, оставшиеся в памяти. Я очень часто делился с ними пайком — кормили механиков совсем по другой норме, хотя они, можно сказать, жили у самолета. Взаимоотношения были братскими. На фронте экипаж: летчик, штурман, стрелок, механик, приборист, оружейник — это была одна команда. Мы верили, что технический состав нас не подведет. Был такой случай. Механиком в полку был Леша Маслов, которому тогда было хорошо за пятьдесят. Совершенно безграмотный человек, он был из тех механиков, которые пришли в авиацию на заре ее становления. Он совершенно не знал теорию работы двигателя, но прекрасно знал, как должен звучать хорошо работающий мотор. Он запускал два двигателя и ходил вокруг самолета: так послушает, этак послушает. Потом кричит своему мотористу: «Выключай!» И тут же ставил диагноз, что нужно посмотреть или поменять. В журнале, где он расписывался, он писал одну фразу: «Машина проверена, моторы работают, как звери. Маслов». Ничего другого он не мог написать. И вот был случай. Мне нужно было лететь на Ту-2. Как этот самолет оказался в полку и куда он потом делся, я не знаю, но почему-то мне нужно было на нем лететь. Мы вылетели, вернулись. Командир полка нас встретил, сказал, чтобы готовили машину ко второму вылету — лететь некому. Заправили машину и снова ушли в воздух. Еще два часа пролетали. Вернулись. Леша нас спрашивает: «Ну как?» — «Все нормально, двигатели работают нормально». Он подходит к одному из двигателей, снимает нижний капот, и мы видим, что головка одного из цилиндров сорвана со шпилек и притянута к картеру тросом, накинутым на звезду и закрученным ломом, заложенным между цилиндрами. Он слышал, что командир сказал, понимал, что надо лететь… Мы застыли в ужасе — на чем же мы летали?! Командир открыл рот, выслушал объяснения, махнул рукой и пошел. Общались мы и с торпедистами. У них всегда был американский лярд — жир для смазки торпед и приборов, такой белый, искрящийся, как снег. Чистая химия. Берешь кусок черного хлеба, мажешь этот лярд, присыпаешь

солью — настоящее сало! Вообще-то нам хватало — питались по летной норме. Даже в самые трудные времена на ораниенбаумском плацдарме у был настоящий черный хлеб, белый хлеб, масло. Если не было мяса, то давали рыбу. На плацдарме был батальон, который занимался рыбной ловлей в ночное время. Это была боевая задача, за которую награждали! Потому что немцы устраивали на льду засады. Получал я офицерский доппаек, в котором были папиросы «Беломорканал». Я не курил, а эти папиросы относил в Ленинград своей тетке. Помогал ей выживать. Делал ночью, никого не спрашивая, переход километров двадцать.

— Что можете сказать о фильме «Хроника пикирующего бомбардировщика?»

— Из всех фильмов, посвященных авиации, наиболее правдивый — это «Торпедоносцы». Все остальные фильмы мало похожи на то, что было.

— Женщины в полку были?

— Да. Они работали на метеостанции, в штабе, в санчасти, были оружейницы и связистки. В Паневежисе я познакомился с метеорологом. Мне надо было метеосводки получить, и я пошел на метеостанцию узнать погоду. Познакомились, а в ту же ночь пришел к ней под видом, узнать погоду, да так и остался. Помню, ей нужно было каждые полчаса выходить и делать замеры влажности. Делала она это просто — высовывала руку в форточку, а потом заполняла карту погоды. Я говорю: «Что же ты делаешь, паразитка?!» А ей все равно.

В 1944 году в подчинении у меня была радиомастер Наташа Бакшеева. В ее обязанности входило отнести на зарядку аккумулятор, принести, проверить плотность электролита. Девка была здоровая — запросто брала два аккумулятора по тридцать килограмм и шла с ними через все летное поле. Как-то летом прилетели мы с задания. Была встреча с истребителями противника. Пуля ближе к хвосту перебила силовой кабель, питавший АНО, и прибор «свой-чужой». Надо было восстановить кабельную сеть. Работали мы с ней вдвоем. Она была покрупнее меня и ростом, и… «талантливая». Я ей говорю: «Я залезу в хвост, буду «прозванивать» провода, а ты смотри». Вдруг она говорит: «Мне жарко, сними с меня форменку». Девчонки ушивали их прямо по талии, и одной ей в узкой кабине ее не снять. Она нагнулась, я руки захватил, форменку снял, гляжу — обе сиськи болтаются. Я на них уставился. Она говорит: «Ты что, сисек не видел? На, хочешь, возьми». Тут я совершенно ошалел… После у

нас восстановились отношения, а то я все время из-за нее страдал. Ухаживали за ней все офицеры, и где она ночует, я понятия не имел. Утром на построении спрашивают: «Где Бакшеева?» — «Не знаю». — «Двое суток ареста». Правда, когда я попадал на гауптвахту, она мне устраивала житие, как в санатории. Мне носили полнокровный обед. Постель была в моем распоряжении целые сутки. На работу не посылали. Правда, ни разу до конца отсидеть не дали. Только устроюсь, как командир приказывает освободить и отправить на задание. В конце 1944 года ее демобилизовали по беременности.

— Какие взаимоотношения были с местным населением?

— Большую часть времени мы шли по своей территории и территории прибалтийских республик. Надо сказать, что они не были нашими друзьями. Были случаи убийств наших солдат и офицеров. Мы, правда, и сами мародерствовали. В магазинах ничего не было. Где взять? На хуторе. Приходишь на хутор к хозяйке; молоко, сыр, колбаса, окорок — у них это всегда было. Если она говорит, что нет, мы как действовали? Пока я с ней говорю, другой шарит по дому — мы примерно знали, где что хранится. Забирали и уносили. В Пруссии довольно быстро стали открываться лавки. Сто грамм нам давали редко и только за боевые вылеты. В основном пили спирт, который выписывали для промывки радиоконтактов, приборов. Он, естественно, быстро кончался. В этих ларьках продавался очищенный денатурат, который мы за его красивый бледно-синий цвет называли «Голубая ночь». Предназначался он для разжигания примусов, и череп с костями свидетельствовал, что пить его нельзя, но когда мы попробовали — прекрасная водка, пьется легко. В одной из лавок торговал пан Казимир. Поначалу он был в ужасе, когда мы приходили, просили бутылку и стаканы — выпивали по стакану этой «Голубой ночи» и пару бутылок брали с собой. Расплачивались с ним, чем придется — денег не было. Продавали трофейное оружие, обмундирование. Когда и это пойло заканчивалось, переходили на «ликер шасси». Из амортизаторов сливали жидкость, которая представляла из себя смесь спирта с глицерином. Брали рогатину, начинали ее крутить. То, что намоталось на палку, выбрасывали, а оставшуюся мутную жидкость фильтровали через две бескозырки. После этого можно было пить.

Под самый конец войны командир меня пересадил штурманом на летающую лодку. Последний боевой вылет я выполнил уже после войны. По агентурным данным стало известно, что в шведскую военно-морскую базу Карскруна пришел

английский флот в составе авианосца, линкора, крейсеров, эсминцев и других кораблей. Эта армада оказалась за спиной у наших войск. Потребовалось подтвердить эти данные, а для этого сделать ночную фотосъемку. Командир полка, получив это указание, решил, что такую задачу может выполнить только самолет-лодка с большим радиусом действия. Вылетали из-под Ростока. Возле него есть местечко Гарц, на озеро возле которого перелетели две лодки. Экипажем, в котором я летел, командовал Корзун. Экипаж был сформирован не полностью — вместо семи человек летело только два летчика, механик и штурман. Надо сказать, что лететь на «Каталине» очень комфортно. Можно ходить, сняв парашют. У штурмана есть стол с лампой. Вышли на цель. Сбросили ФОТАБы. После третьей бомбы начался ураганный огонь, но нас не задело, а вот второй экипаж не вернулся…

9 мая мы встречали на Эзеле. За день до этого погиб Героя Советского Союза Саша Курзенков. Его сбили над Либавой. Он пошел на разведку на своем истребителе, а в пару взял молодого летчика, который все уговаривал взять его на боевой вылет, поскольку война заканчивается. Этот салажонок вернулся буквально через десять минут. Якобы у него забарахлил двигатель. Потом механики мне рассказали, что двигатель у него работал как штык.

Видимо, не было у него опыта полетов над морем, струхнул и бросил ведущего. Саша решил пойти один. От него пришло сообщение: «Вижу 21 вымпел. Меня атакует шестерка». И все… Ночью слышим шум, стрельба. Вбегает кто-то в нашу комнату, орет: «Война кончилась!» В него запустили сапогом: «Заткнись, дай поспать!» Но какой тут сон! Все высыпали, стали стрелять. Я побежал к своему самолету. Залез и начал из пулеметов стрелять, пока стволы не покраснели. Но после этого война для нас не кончилась, и разведку мы вели вплоть до июня месяца.

Шаглин Дмитрий Федорович

Я родился в 1920 году в деревне Гришино Покровского района Ленинградской области, в которой было всего четырнадцать домов. Пошел в школу в девять лет, потому что, когда мне было восемь, нас таких было всего четверо, и учитель отказался нас учить, сказав, что начнем на следующий год, когда больше детей будет. Когда на следующий год пришел в школу (букварь я уже знал), учитель нам дал книгу «Новая деревня». Все четыре года учебы учился в разных деревнях — школы не было. А уже в пятый класс ходил учиться в райцентр. Вот так в 1936 году я окончил семь классов.

Поступил в Петрозаводский лесотехнический техникум. Отучился четыре года. Окончил в 1940 году техникум и был направлен на Карельский перешеек инспектором лесоохраны. Оттуда был призван в армию и направлен в школу воздушных стрелков-радистов, которая располагалась в городе Торжок Калининской области. Учились мы не долго, всего четыре месяца. Нам давали общевойсковую подготовку, стрельбы, изучение материальной части, в том числе и пулемета ШКАС.

Выпустили нас в звании младший сержант, а тут приехал представитель из Харьковского училища связи набирать курсантов на авиационное отделение. Ну, я и поехал. Я не могу сказать, что чувствовал, что война приближается, еще пацан был, но мне кажется, что старшие чувствовали. Мы, молодежь, думали, что войны не будет, но, когда она началась, большинство курсантов подали рапорта с просьбой отправить на фронт, но их не удовлетворили. Лето прошло в строительстве оборонительных сооружений под Харьковом. Рыли окопы, делали землянки, пулеметные гнезда. В конце лета училище эвакуировали в Ташкент. Там проучились примерно полгода. Война далеко, кормежка приличная, но жили в авиационных ангарах, а в них нары четырехэтажные… Зимой нас перевели в Коканд, там мы заканчивали училище. Там уже жили пристойно. Учили азбуку Морзе, материальную часть. Причем не только радиостанции, стоящие на самолетах, но и наземные. Окончил училище в мае 1942 года. Тогда же мне было присвоено звание младший лейтенант. Командир взвода меня представлял к званию лейтенант, но мне не дали. Направили в Астрахань в запасной полк. Сколько-то пробыл там, а потом нас перевели в Йошкар-Олу, в запасной полк. Только здесь мы начали летать. Сначала на Ли-2 отрабатывали стрельбу по конусу, потом и на Пе-2. В полку я прожил больше года! Почему-то всех отправляли, а меня нет. Я

работал в финчасти, выдавал деньги вместе с кассиром. Только в июне 1943 года меня включили в состав экипажа, а в начале июля 1943 года мы полетели на фронт.

Командиром у меня был летчик, младший лейтенант, молодой парень. Прилетев на фронт, мы сели на аэродром, где базировалось два полка дивизии и ее штаб, а наш 81-й гвардейский полк стоял отдельно. Из него за нами прилетели командиры звеньев. Младший лейтенант Черных сел в кабину пилота, а молодой летчик сидел со мной в кабине стрелка. Так мы и прилетели на аэродром базирования полка. Петя Черных взял меня к себе стрелком-радистом. Нашего штурмана забрали в другой экипаж. А моему молодому летчику дали сержантов — штурмана и стрелка-радиста. По званию я должен был занимать должность начальника связи эскадрильи, но эту должность занимал штурман одного из самолетов. Только через полгода вышел приказ, чтобы меня назначали начальником связи эскадрильи, до этого я был простым стрелком-радистом.

5 июля мы пошли в бой, и наш летчик, с которым я прилетел, в первом же вылете погиб, а мы остались живы. Через три вылета меня, как младшего лейтенанта, направляют летать с командиром дивизии! На Пе-2 меня посадили. Прилетели. Командир дивизии меня спрашивает: «А вы со мной хотели бы летать?» — «Товарищ полковник, не хочу, потому что я только прилетел на фронт, у меня нет опыта». — «Пусть присылают опытного стрелка-радиста». Ему вместо меня прислали другого стрелка, а через месяц он вместе с заместителем командира дивизии полковником Макаровым погиб на полигоне. Шли бомбить с пикирования и напоролись на свою бомбу, которая взорвалась. Я опять остался жив. Так я и летал с Петей Черных. Сделал вылетов 60–70. Я уже был начальником связи эскадрильи и должен был летать с комэском, но он не хотел со мной летать, поскольку у него был свой стрелок-радист, сержант. Погибли они на Украине. Вместо него пришел разжалованный командир полка, подполковник Зайцев. Он меня взял к себе стрелком. С ним я летал почти всю оставшуюся войну. Он мне так сказал: «Дима, учти. Ты должен увидеть разрывы первого залпа зениток. Если они первый раз промазали, а мы не сманеврируем, то второй точно попадут. Ты должен успеть меня предупредить». С начала 1944 года мы не потеряли ни одного самолета! И только над Берлином, когда Зайцев уже был заместителем командира полка, мы потеряли два самолета в боях с истребителями. Все, больше потерь у нас не было.

Первый боевой вылет, как уже говорил, я сделал на Курской дуге. Что о нем можно сказать? Страха не испытывал ни в этом

вылете, ни в последующих. Я знал, что надо бить противника, а о том, что могу погибнуть, не думал. Конечно, напряжение большое. Перед концом войны приезжала комиссия врачей из Москвы. Нас обследовали до и после боевого вылета. Запомнилось, что до вылета у меня пульс был 60 ударов в минуту, а после приземления — 130… Пока летели, смотрел, чтобы истребитель противника к нам не подошел. В этом вылете мне даже не дали связь с землей держать, поскольку опыта у меня не было. Обычно связь с землей держал только экипаж командира эскадрильи, в котором летал начальник связи эскадрильи. Работали на ключе по кодированным таблицам. Каждый стрелок-радист обязан был принимать не менее ста знаков в минуту. Открытым текстом велись только разговоры между экипажами.

На второй вылет мне дали держать связь со станцией наведения, но связаться я с ней смог только после того, как отбомбились. Не было связи! А потом все пошло своим чередом. За войну я выполнил 139 боевых вылетов.

— Расскажите о задачах, выполняемых стрелком-радистом в боевом вылете, вооружении.

— У стрелка-радиста стоял пулемет Березина, направленный вниз, и ШКАС. Оба пулемета надежные, отказов я не помню. Для крепления ШКАСа на левом и правом борту были шкворни. Также из него можно было стрелять из верхнего люка с рук. Мне редко приходилось это делать — прикрытие не давало истребителям нас атаковать. А вот по наземным целям стрелял всегда без разрешения летчика. Сиденье у стрелка-радиста было брезентовое, подвешенное на крючках к приваренным по бортам скобам. Мы его выбрасывали, потому что если на нем сидишь, то ничего не видно. Во время вылета голова должна торчать из верхнего люка, чтобы видеть заднюю полусферу. Поэтому весь вылет мы проводили как бы полусидя на парашюте, зажатом между бедром и голенью одной ноги. Затекла — меняешь. Сектора обзора между стрелком и штурманом, а также между экипажами в девятке не распределялись. Каждый стрелок принимал решение самостоятельно. Если ты заметил истребители, то можешь указать их другим экипажам, выстрелив в их сторону сигнальной ракетой. Кроме того, моя задача — держать связь с землей. Надо сказать, радиооборудование работало нормально, мне не запомнилось каких-то особых проблем. Переключение на внутреннюю связь было простым.

Из боевых вылетов запомнился удар по Львову. Мы выполняли «вертушку», то есть несколько заходов на пикирование. Для стрелка тут важно не вылететь из кабины.

Когда самолет подходит к цели, летчик выпускает тормозные решетки. Ты чувствуешь, что самолет притормаживает и на крыльях выскакивают штырьки. Тут главное — не зевать: садишься на парашют и хватаешься за нижний пулемет, а то вылетишь, как пробка из бутылки. Мы так одного стрелка потеряли. Ну, на выводе так прижимает, что сразу не поднимешься. Я помню, один раз после пикирования посмотрел, а у нас на крыле 50-килограммовая бомба лежит. Я говорю: «Командир, бомба на плоскости справа». Он раза четыре накренял самолет, пока она не скатилась.

— Прыгать с парашютом приходилось?

— Нет. Я же говорил, что потерь в нашей эскадрилье практически не было. Учебных прыжков тоже не проводилось.

— Кислородное оборудование было?

— Да. У каждого стояло, но во время войны пользоваться не приходилось, потому что выше четырех километров не летали. А после войны на учениях в Австрии летали на пять тысяч и выше. Тут уже пользовались.

— Вы летали стрелком, но были в офицерском звании. Как строились взаимоотношения в экипаже?

— У нас как такового разделения по званиям не было. Эскадрилья держалась вместе, было товарищество, где не считалось, сержант ты или офицер. Питались мы в одной столовой и жили рядом. Кстати, кормили нас отлично!

— В чем летали?

— Зимой на ногах шерстяные носки, потом меховые носки, потом унты. Прекрасный меховой комбинезон, на руках меховые краги. Летом — хлопчатобумажный комбинезон.

— Чем занимались в свободное время?

— Вечером были танцы. Я женился на начальнице вещевого склада БАО. Нас временно расписали в полку 30 апреля 1945 года. Командир эскадрильи, сволочь такая, меня отправил в отпуск раньше, чем ее демобилизовали. Пришлось потом ехать к ней в Саратовскую область. Там уже нас расписали. После войны я продолжал служить. Стал начальником связи полка, а после окончания Киевского высшего военно-радиотехнического училища был назначен начальником бригады части атомного оружия. В подчинении у меня, инженера-подполковника, было 8 офицеров, два инженера-майора и четыре старших техника. Вот

эта группа обслуживала одну бомбу. У нас в основном были водородные бомбы и маленькие атомные. Через два года меня назначили главным инженером. Хотели назначить командиром части, я отказался.

— По своей службе вы кому подчинялись?

— Начальнику связи полка и командиру своей эскадрильи.

— Что входило в ваши обязанности, как начальника связи, между вылетами?

— Инструктаж стрелков-радистов о изменении кодов, рабочих волн и так далее. Тренировка навыков работы на ключе.

— Какую первую награду получили?

— Орден Красной Звезды за тридцать боевых вылетов. За 60 вылетов — орден Отечественной войны I степени, за 100 — орден Боевого Красного Знамени. Когда кто-то совершал 100 вылетов, командир полка устраивал праздник. Вывешивали плакат: «Сталинскому соколу такому-то, совершившему 100 боевых вылетов, дважды орденоносцу — Слава!!!»

— На самолете что-нибудь писали или рисовали?

— Да. У командира корпуса был нарисован тигр, у командира дивизии — лев, а у командира нашего полка — крокодил. А у остальных не было ничего написано.

— Что можете сказать о командирах?

— Командир эскадрильи Зайцев был отличным командиром, хорошим, грамотным человеком. Он был снят с должности командира полка за расстрел техника, а в конце войны его опять поставили на эту должность. Командир полка был с недостатками. Летал мало. Предвзято относился к некоторым летчикам.

— Как встретили 9 мая?

— Утром проснулись от стрельбы. Не поймем, в чем дело? Оказалось, что война окончилась!

Командир дивизии построил три наших полка, всех поздравил. А после этого наша эскадрилья пошла на боевой вылет на Чехословакию. Отбомбились. Подлетаем к аэродрому, и слышу, как командир дивизии передает открытым текстом: «Малюкин! Я — Добыш! Пройти парадным строем над аэродромом!» Я передал приказ командиру. Мы девяткой низко прошли на скорости над аэродромом, разошлись веером, как

будто на параде. Сели… Да, война это самый яркий эпизод в моей жизни. Раньше снилась, сейчас уже нет…

Темеров Владимир Викторович

Я родился 15 августа 1925 года в городе Одессе в семье рабочего. Мой отец, Виктор Владимирович Темеров, работал на кожевенном заводе, пройдя путь от рабочего до заместителя директора. Так что одни из первых детских воспоминаний у меня связаны именно с заводом — запах зольного цеха, где на огромных вращающихся барабанах вымачивались шкуры…

В 1933 году отца направили на станцию Днестр под Одессой секретарем партийной организации. Там я пошел в украинскую школу. Я помню день, когда зазвонил телефон. Отец поднял трубку, послушал и изменился в лице — убили товарища Кирова. Было больно и страшно. Мальчишка, я тяжело переживал эту трагедию. Через год вернулись обратно в Одессу. Отца направили на учебу в высшую коммунистическую сельскохозяйственную школу имени Кагановича. В 1937 году, во время выборов в Верховный Совет, отца назначили председателем избирательной комиссии по Одесской области. Тут я впервые в жизни проехался на автомобиле М-1. Надо сказать, это были не простые годы. Отчетливо помню шпиономанию, плакат в центре города, изображавший наркома НКВД Ежова, в ежовых рукавицах которого корчились враги народа. Доходило до абсурда. В школе изъяли тетради, на которых была изображена Спасская башня. Оказалось, что если посмотреть в лупу, то там якобы вместо окон висельники нарисованы. Или вдруг находили, что на коробке со спичками буквы СССР были изображены таким образом, что в просвете букв усматривались лики святых. Аббревиатура расшифровывалась, как «Сорок святых спасут Россию». Нам внушали, что это все происки врагов народа и церковников.

Отец, слава богу, не подвергся репрессиям. Хотя мы этого опасались, поскольку мой дед, Владимир Иванович, был титестером, дегустатором чая, и умер в 1916 году в Шанхае. Ведь тогда в каждой анкете надо было указывать, имелись ли родственники за границей. А на станции Днестр все руководство арестовали. И думаю, если бы отца не отправили в школу, он бы так же мог пропасть не за понюх табаку.

Очень близко к сердцу все мы воспринимали испанские события. Помню, в городском саду висела большая карта Испании, на которой была обозначена линия фронта. Ежедневно мы ходили, смотрели, переживали. Потом встречали корабли с испанскими детьми. Воспитывали нас в духе патриотизма, исключительной любви к своей Родине. Я ходил в Одесский дворец пионеров, где занимался в стрелковом кружке, кружке

судовождения. В школе мы сдавали нормативы ГТО, БГСО, Ворошиловский стрелок. Я мечтал пойти или на флот, или в авиацию. В это время в городе создали артиллерийскую, военно-морскую и авиационную спецшколы. Некоторые мои друзья в них поступили. Помню, во дворе нашего дома появился Полтавченко в бескозырке, в морской форме… Как я ему завидовал! Я не стал поступать, поскольку в аттестате за 7-й класс у меня стояло «посредственно» за поведение. Я так подозреваю, что мне поставили эту оценку, поскольку учительницу по естествознанию обозвал каракатицей, а она это услышала.

В 1939 году отца призвали и направили в 95-ю стрелковую дивизию, стоявшую в Котовском. Вскорости началась финская война, и дивизия ушла на фронт. Декабрь месяц, идут самые ожесточенные бои на Карельском перешейке, а от отца нет писем. Мы очень переживали! Помню, когда отец прибыл с фронта в пропотевшей буденовке, я ее тут же напялил на голову и побежал на улицу хвастаться. Привез он и трофеи — несколько кусков мыла, аромат которого меня потряс, французскую пудру «Кати»… За бои на линии Маннергейма отца представили к ордену Красного Знамени. Он поднял залегшую под огнем роту и захватил дот. Но наградили его медалью «За боевые заслуги». Тем не менее получать ее он ездил в Москву, где товарищ Калинин лично вручил ему эту медаль.

В 1940 году 95-я стрелковая дивизия пошла освобождать Бессарабию. Надо сказать, что во всех наших школьных учебниках Бесарабия была заштрихована как территория, временно не принадлежащая СССР. И уже буквально в августе 1940 года он нам направил документы, и мы с мамой поехали в Кишинев. И вот мы попадаем в сказочную страну. Мы знали, что буржуазия гнетет по-всякому народ, что они несчастные, бедные и прочее… В Одессе были трудности в этот период — сахара не было, масла не было. А тут…

На первом этаже нашего дома был магазин колониальных товаров Лункевича. В нем было все — от керосина и до торта. На рубль давали 40 лей. Бутылка вина стоила 10 лей, то есть 25 копеек. Вот тогда я попробовал хорошего вина. Я, конечно, не пил, но, когда приходил в магазин, мне всегда рюмочку вина наливали. Была у нас бутылка ямайского рома с улыбающимся негром на этикетке, стоявшая, как украшение, на комоде. Она стоила 5 рублей — это считалось страшно дорого.

Я подружился с сыном Лункевича Володей, бывал у них дома. Жарко спорили о том, чья техника лучше — наша или немецкая. Он мне доказывал, что «мессера» это настоящие самолеты, а я с пеной у рта доказывал, что наши И-16 лучше. Однажды Лункевич

мне говорит: «Володя, скажи мне честно, неужели из-за этого магазина меня могут арестовать?» Я знал, что добром это не кончится, но не мог ему это сказать. «Как на духу говорю — ничего не будет». Уже перед войной, особенно в мае, НКВД десятками, сотнями арестовывало людей. Их вели по улицам под конвоем… Пришли и за Лункевичем. К тому времени мы переехали на улицу Подольского, 62. В нем впоследствии размещалась резиденция товарища Брежнева.

В мае — июне в Кишинев с инспекцией прибыл С. М. Буденный. По словам отца, на заключительном совещании по итогам проверки маршал, сделав серьезные критические замечания, очень четко и ясно дал понять, что нападение немцев не за горами, и потребовал всемерно укреплять боеспособность. Но сообщение ТАСС от 14 июня, буквально за неделю до начала войны, дезориентировало народ. Не знали, что и думать. Вечером в субботу 21 июня я был на концерте в Доме офицеров. Оттуда проводил нравившуюся мне девчонку и домой вернулся поздно, в хорошем настроении. Часа в 3 ночи примчался посыльный из штаба 95-й дивизии. Отец стал собираться. Я взял алюминиевую армейскую флягу и, наполнив ее тем самым ямайским ромом, положил ему в тревожный чемодан. Он убыл — мы поняли, что началась война.

Конечно, мы были уверены в мощи нашей армии. Все в эти первые дни ждали, когда наши войска ударят и выдвинутся на территорию противника. Но этого не произошло.

Утром 22 июня мы поехали с приятелем на велосипедах на вокзал, посмотреть воронки от бомб. В воздухе барражировали И-16. Это в нас вселяло уверенность.

Буквально на следующий день семьи военнослужащих стали эвакуировать. За нами приехала машина. Прибыли мы на вокзал с вещами. Люди запрудили пристанционную территорию. И вдруг тревога! Это психологически невыносимая вещь — тревога на железнодорожной станции! Это гудки всех паровозов, вой сирены, люди мечутся в панике — куда бежать?! В итоге все собрались под деревьями. Через несколько минут на перроне стало пустынно, только вещи лежат. Слава богу, никто не прилетел, и снова все собрались. Погрузились в теплушки. И вновь тревога. Но тут уже никто не вылезал — бог с ним, что будет, то и будет. Поезд тронулся, когда уже стало темнеть. От Кишинева до Одессы 200 километров, а мы ехали трое суток через Первомайск. По эшелону, как паразиты, ползали слухи и мифы. Кому-то приснился вещий сон, что война скоро кончится, какой-то старец все это предвидел и сказал, что будет то-то и то-то. Информационный голод рождает неимоверные небылицы… В

Кишиневе мне впервые пошили костюм. Поезд останавливался. Он может поехать и через 5 минут, и через час. Перед отправлением паровоз давал длинный гудок, две-три минуты ждал и трогался. Я подошел к крану с водой, стал умываться, а пиджак повесил рядом на ветку. Вдруг загудел паровоз. Я первым делом схватил мыло и побежал. И когда уже был на ступеньке вагона, оглянулся, а мой пиджак сиротливо висит…

В конце концов мы приехали в Одессу. На вокзал поезд пришел вечером. Меня поразило затемнение, полумрак, горят синие лампы. Выгрузились на перрон. Мне надо было ехать к родственникам на 28-м трамвае. Я зашел в вагон трамвая и стою. В вагоне только и разговоров, что о шпионах и диверсантах, якобы заброшенных в Одессу. Особенно следовало опасаться людей в шляпах и темных очках.

О судьбе отца мы ничего не знали. Налеты, тревоги. Бомбы рядом не падали, но тревоги были часто. Мы, мальчишки, лазили на чердак смотреть из слухового окна на небо. А нам снизу домоуправ Иванова кричит: «Вон оттуда! Вас увидят!» Не дай бог на улице ночью кто-то зажжет спичку или папиросу, ему могли дать по башке: «Что ты делаешь?! Демаскируешь!»

4 июля нас погрузили в вагоны Одесской железной дороги, и мы поехали через всю Украину и Россию под Сталинград.

На железнодорожных станциях пришлось многому насмотреться. Все они были запружены воинскими эшелонами с людьми и составами с военной техникой и заводским оборудованием. Люди зачастую ютились между станками, на открытых платформах. При этом для защиты от ветра, использовались щиты снегозадержания и сено, подобранные по дороге.

На одной из станций был свидетелем печального зрелища.

В теплушки эшелона шла погрузка мобилизованных солдат, а в воздухе стоял буквально вой сотен женщин, провожавших на войну своих мужей и сыновей. На вторые сутки наш эшелон к вечеру прибыл на станцию Котельничи, что южнее Сталинграда. Поразило море света, никакой светомаскировки. Местные жители с интересом расспрашивали нас о пережитом. Были оптимистами, заявляя: «У нас такая тьма тараканья, к нам три года скачи, не доскачешь! Война не дойдет…»

Окончательно наш эшелон завершил свой путь на станции Арчеда и городе Фролове.

Приняли нас там исключительно организованно: сразу же разместили по домам, выписали всевозможные карточки. Я пошел учиться в 4-ю железнодорожную школу. От дома до школы путь лежал через железнодорожную станцию. Видел эшелоны с

танками и тракторами, которые шли со Сталинграда в сторону Москвы. А оттуда шли другие эшелоны… Иногда с заключенными. Обычно они выбрасывали через решетки мешки на веревке. Приходили люди, клали в них хлеб, что-то покушать. Конвой не препятствовал. Но однажды, уже был мороз, охранники стояли в открытых тамбурах, в тулупах с винтовками, в буденовках, вдруг весь этот поезд стал стучать и кричать: «Хлеба! Хлеба!» Конвоиры забегали. Мне, мальчишке, стало так больно, что голодные люди закрыты в вагонах… А потом были эшелоны из Ленинграда. Мы разносили по вагонам манную кашу, молоко, хлеб, кормили до предела истощенных людей.

В октябре нас, учеников 9-го класса, посадили в поезд, и мы приехали под Калач на станицу Рюмино-Красноярскую рыть противотанковые эскарпы. Сначала нас разместили в казацкой хате. Проснувшись наутро, мы увидели, что эта кошма, на которой мы спали вповалку, кишит вшами. Ушли на берег Дона. В скирде сена вырыли норы и там спали. По нас бегали мышки-полевки, пищали. Мы только иногда отряхивались, а в общем, спали, не обращали внимания. Вернулись домой примерно через месяц.

В городе был военный госпиталь. Мы, школьники, часто посещали раненых бойцов. Помогали им, чем могли. Писали письма их родственникам и близким, рассказывали о городских новостях, о школьных делах. Жадно слушали фронтовые рассказы.

В ходе учебы в школе, наряду с общеобразовательными предметами, уделялось серьезное внимание начальной военной подготовке. Мы изучали винтовку-трехлинейку, овладевали вождением трактора.

В ноябре получили открытку от отца — он был тяжело ранен и лежал в госпитале в Сталинграде. Мы сразу же бросились на шоссе, остановили полуторку. В кузове на сене, накрывшись брезентом, уже лежали такие же, как мы, пассажиры. Мы тоже улеглись. В пути разразилась страшная пурга. Машина застряла. Всю ночь мы провели под брезентом, пытаясь согреться. Когда рассвело, сколько обозревал взгляд, стояли машины. Вскоре на шоссе появились трактора, тягачи, стали расчищать снег, вытаскивать машины. Уже днем мы оказались в госпитале у отца.

После излечения отца признали ограниченно годным — осколками снаряда ему покалечило правую руку, — и его направили в Ашхабад начальником курса Военно-юридической академии, эвакуированной из Москвы. А в мае 1942 года туда перебрались и мы. В сентябре по настоянию родителей поступил в железнодорожный техникум. Месяц я там слесарил, а потом

сбежал в школу. Вечером 25 декабря, в конце учебного дня (мы занимались в вечернюю смену), пришли директор школы и майор из военкомата. Отобрали всех мальчиков и стали с нами беседовать. Майор этот вешал на уши лапшу, сказал, что в Ташкенте есть исключительно хорошее училище летчиков-истребителей. После девяти месяцев учебы присваивают звание лейтенант, и на фронт. Мы, естественно, загорелись. Часов в одиннадцать вечера пошли в военкомат. Там на вырванных из тетради листках написали заявление с просьбой направить в это училище. Нам сразу выписали повестки явиться в военкомат на следующий день. Когда я пришел домой, родителям просто показал повестку — делать нечего. Только когда я уже учился в Академии и отец взял мое личное дело в отделе кадров, он узнал, что я ушел добровольно на фронт.

Эшелон. Теплушки. Нас всего человек пятнадцать, в основном эвакуированные. Местные ребята остались в железнодорожном техникуме. Поехали. Холодно. На одной из остановок набрали кирпичей, положили их на пол и развели костер. Смотрим, из-под вагона летят искры — пол прогорел. Под лавкой обнаружили ящик с пакетиками желтой краски для окрашивания тканей. Сначала мы топили этой краской печку, а потом один из наших предложил менять эту краску на остановках на продукты. Как эти базарные тетки набросились на эту краску! Так что до Ташкента мы ехали сытыми. Приехали в Ташкент, пошли к коменданту, говорим: «Где тут училище летчиков-истребителей?» Никто не знает. «Езжайте в Чирчик, там что-то такое есть, авиационное». Мы когда туда приехали, оказывается, да, есть, но не школа летчиков-истребителей, а военно-авиационная школа стрелков-бомбардиров. Командовал училищем генерал-майор авиации Захаров. В первые дни войны его дивизия потеряла матчасть, его сняли и прислали в училище. Он, конечно, понимал, что все равно рано или поздно попадет на фронт и будет истребителем. Все время летал в зону на УТ-1, тренировался. Ну а тогда у нас глаза на лоб полезли: что это такое, с чем его едят — мы в первый раз услышали это название. Нас сразу определили в карантин, а старшим назначили сержанта. Как начал он нас стращать: «Я уже два года в училище. Выпускать вас будут сержантами, в обмотках. Ох вы и намучаетесь чистить пулемет ШКАС (тут он был совершенно прав)». Один из наших, Рыженко, страшно затосковал. Его потом отчислили за неуспеваемость. Вещи у нас забрали. Повели в баню мыться, для чего каждому выдали небольшой, размером с палец, кусочек хозяйственного мыла. Помылись. Выдали обмундирование — гимнастерки, галифе, обмотки, ватники зеленого цвета и огромные казацкие шапки из

собачьего меха. В курсантской столовой, из-за нехватки посуды, первое блюдо — щи из виноградных листьев — я и мой друг Валя Елин хлебали, попеременно черпая ложками, из одного круглого армейского котелка. Через две недели, опять пошли в баню. Стоим, ждем своей очереди. А в 10 метрах арык, а за арыком рыночек, и там продавали орехи, яблоки. Мой друг Валя Елин говорит: «Давай один кусочек мыла обменяем, а одним помоемся». — «Давай!» Пошел. Обменял. Несу четыре яблока. И вдруг слышу голос: «Товарищ курсант, ко мне!» Стоит командир нашего отряда старший лейтенант по кличке «Полкан». Я подхожу. «Что вы делаете?» — «Обменял кусочек мыла на яблоки». — «Ваша фамилия?» Записал скрупулезно. «Идите». На вечерней поверке: «Курсант Теменов, выйти из строя». Выхожу. «Вот, товарищи курсанты, первые цветочки. Государственное имущество, мыло, выданное ему для личной гигиены, он поменял на рынке… Трое суток ареста». На следующий день меня повели к старшине: «Снять ремень. Взять матрас». Приставили конвоира курсанта Сотникова. Три километра до гауптвахты шел с матрасом, и почти в затылок курсант Сотников упирался мне штыком. На мою малейшую попытку оглянуться он на полном серьезе кричал: «Не поворачивайся, буду стрелять.» Привел меня на гауптвахту. Что я скажу? Если и были светлые денечки в течение полуторагодового обучения, то это именно трое суток на гауптвахте. Никуда не надо было ходить, можно целый день лежать. Вечером здоровый курсант, который приехал с Украины, говорит: «Пойдешь со мной, будем пикировать». Пикирование — это поход на кухню с целью получения дополнительных порций. Он мне дал два ведра, и пошли в столовую. Пришли. Никого еще в зале не было. Он мне говорит: «Сиди здесь, а я пошел в раздаточную». Вдруг раскрывается дверь и входят несколько военнослужащих. Впереди идет капитан в погонах. Я как увидел, так и обмер! Сразу спрятался под столом: «Батюшки! Офицер! Золотопогонник!» Мы тогда только слышали о введении погон, но еще не видели новой формы. Все окончилось благополучно, и вместо одной порции у нас было три или четыре — наелись до отвала. За трое суток на губе, проведенных со старшими курсантами я многому научился и многое понял.

В целом об училище у меня очень хорошее воспоминание. Но, конечно, порядки были там драконовские. Курсантам запрещали носить в руках вещи. Нельзя было носить кольца, не говоря уже о крестах и цепочках. Более того, запрещалось носить усы. Во втором отряде учились курсанты из Тбилисской авиационной спецшколы. У них 80 % носило усы. Их командир, майор, поседел, пытаясь заставить их сбрить. За полтора года мне не

дали ни одного увольнения. Распорядок дня был такой. Подъем, и сразу выходи на физзарядку. Летом одно дело, зимой — другое. Наше училище находилось в предгорьях. Зимой с гор такой ветер дул, что когда стоишь на посту, то штык песню поет. Поэтому зимой первый вопрос: «В рубашках или без рубашек?» Чаще старшина говорил: «Без рубашек». Выскакивали, занимались физзарядкой. После этого шли в зал учебно-летного отдела. Брали блокнотики, карандаши. И там нам преподавали азбуку Морзе. Норматив на прием был 100 цифр в минуту. После этого занятия шли на завтрак. Кормили нас по 5-й курсантской норме. Это означало, что в обед всегда на третье полагался компот. За столами размещалось по четырнадцать человек. Еда обычно подавалась в ведрах. Вначале все разливалось и раскладывалось по тарелкам. Затем один из курсантов отворачивался от стола, а другой, указывая на то или другое блюдо рукой, спрашивал: «Кому?» Отвернувшийся называл фамилию одного из курсантов. Так все распределялось по справедливости и без обид. Кроме, конечно, компота. Однажды, после разлива компота, на дне ведра вместо чернослива мы обнаружили большого черного таракана. Естественно, с возмущением потребовали замены. Но когда наше требование удовлетворили, мы с удовольствием выпили и тот и другой. После завтрака команда: «Встать. Пилотки надеть. На выход, шагом марш». Все выходим, строимся. Командовали нами два старших лейтенанта — «Полкан» и пожилой, лет 45: «Больные, выйти из строя!» Выходят. «Собрать кружки». У всех собирают кружки, и они с этими кружками уходят. А нам: «Направо, шагом марш». Потом: «Бегом!» У нас было два аэродрома. Первый аэродром с Р-5 был в километрах трех. А СБ базировались на аэродроме в пяти километрах от училища. Один день мы бежим до первого аэродрома, второй — до второго. Обычно при следовании по городку полагалось исполнять строевые песни. Но иногда по необъяснимым причинам возникало молчаливое сопротивление строя командам командира. Запевалой у нас был курсант Габриэльян. Командир приказывает: «Запевай». Он запевает, строй молчит. Останавливаемся. Потом: «Шагом марш! Габриэльян, запевай!» Опять не поем. Командир: «Правое плечо вперед. Марш и на плац». На плацу: «Ложись!» Ползем по-пластунски в один конец. Потом: «Встать. Становись! Шагом марш! Запевай!» Тут уже поем. И потом: «Бегом!» В этой ситуации мы уже не можем отказать себе в удовольствии отыграться. Как рванем вперед. Командир, в силу своего возраста, за нами не поспевает, выдыхается, командует: «Короче шаг!» Ну да! Нас уже не удержать! Пробегая мимо танкового училища, слышим в наш адрес: «Фанерщики!»

Намек на наши самолеты Р-5. А мы им в ответ: «Керосинщики». Но такие противостояния с командирами были редкими. Занимались мы по 12 часов в сутки. 8 часов в аудитории и на материальной части. 4 часа самоподготовки в классах. Кормили нас три раза в день. В принципе все было нормально.

Но мы особенно любили, когда попадали в караул на электростанцию в городе Чирчик. Там тепло, тишина, только работают двигатели. А на обратном пути можно было завернуть на привокзальный рынок купить плова или рыбы из рыбожарки.

С весны начали летать. Сначала на Р-5 по маршруту, на связь, на стрельбу по конусу, бомбометание. Были и ночные полеты. Это для нас тоже было приятно, потому что на ночной полет давался доппаек — большая горбушка белого хлеба, кусок масла и сахар. И вот намажем маслом горбушку, посыплем сахаром — изумительное пирожное. Это незабываемо, потому что, по большому счету, радостей у нас было мало.

После выполнения программы полетов на Р-5 мы пересели на СБ. На Р-5 мы летали на сравнительно небольших высотах до полутора тысяч метров, а на СБ — три тысячи метров. Штурманская кабина впереди. Она остеклена, но имеет две прорези для пулеметов. Поэтому ты принимаешь на себя поток ледяного воздуха. Сидишь в кабине на дюралевом сиденье, ноги скрещены. Я помню, зимой после полуторачасового полета прилетели, люк открывают, говорят: «Выходи, что ты там сидишь?» А я закоченел. У меня ноги не слушаются. Еле выполз оттуда. На СБ я налетал 13 часов 43 минуты. На Р-5 — 24 часа 53 минуты днем.

Была у нас и парашютная подготовка. Не забуду свой первый прыжок. Вылетели на самолете ЛИ-2. На груди запасной парашют, за спиной — основной. Слева, на подвесной системе, закреплено вытяжное кольцо. Сидим на длинной, вдоль борта самолета, дюралевой скамье, ожидая сигнала. Высота 800 метров. Раздается один сигнал ревуна. Пятерка курсантов выстраивается в затылок друг другу у открытой двери самолета. Я стою первым и наблюдаю проплывающую внизу землю, при этом напряженно ожидаю следующего сигнала. Правая рука крепко сжимает кольцо.

Дважды раздается сигнал ревуна. Я подаюсь вперед, навстречу бездне, успеваю заметить пронесшееся сверху хвостовое оперение самолета и резко дергаю за кольцо. Через несколько секунд, кажущихся вечностью, резкий рывок подвесной системы — и тишина.

Невозможно словами выразить охватившее меня блаженство.

Рядом опускаются к гостеприимной земле под белыми

куполами мои товарищи. Жизнь прекрасна! Приближается приземление. Манипулируя стропами таким образом, чтобы ветер дул в спину, а земля как бы уходила из-под ног, плавно приземляюсь. Очень доволен всем пережитым.

В училище нас обучали исключительно высоко квалифицированные специалисты. Тщательно готовили нас и к прыжкам с парашютом. Но избежать трагедии не удалось.

Бросали с У-2. Прыгал грузин, отличный парень, спортсмен, и интеллект у него выше плинтуса. Техника прыжка была такова. Курсант сидит во второй кабине У-2. Он должен вылезти из кабины, встать на плоскость, стропу, которая вытягивает парашют, зацепить крюком за борт и по команде прыгнуть. А он, видимо, так боялся прыгать, что забыл зацепить стропу, и прыгнул. На место трагедии приехал начальник училища генерал-майор авиации Герой Советского Союза Душкин, сменивший Захарова на посту начальника училища. Начал кричать на капитана, начальника ПДС: «До каких пор вы будете гробить у меня людей?!» Тот ни слова не сказал. Снял с погибшего курсанта парашют, надел на себя, сел в У-2, поднялся и прыгнул. Хотя он очень сильно рисковал. Парашют мог деформироваться при падении с 800 метров. Тем самым доказал, что тут не служба виновата. Очень геройски реабилитировал себя.

5 мая 1944 года нас построили, и генерал-майор Душкин объявил приказ главнокомандующего Военно-воздушными силами Новикова о присвоении нам званий младших лейтенантов. Распределение шло так: первые 33 человека по алфавиту попали в Безенчук в запасной полк на «Бостоны» — морская торпедоносная авиация. Из этой группы в живых осталось 2 человека. Я еще только прибыл на фронт, а Валя Елин, мой друг, уже был награжден двумя орденами Красного Знамени, а вскоре погиб.

Вторые 33 человека попали в Кировобад, в высшую штурманскую школу. Я их после войны встретил. Я штурман звена с орденом Красного Знамени, но младший лейтенант, а они лейтенанты, но никто не воевал. А третья тридцатка, в том числе и я, — в Казань, в 9-й запасной полк на Пе-2. Но тогда о нашей дальнейшей судьбе мы еще не знали. Вечером в казарму пришел старшина, принес мешок с полевыми погонами и каждому дал по две звездочки. После этого нам разрешили пойти в город. Все побежали в парк, гуляют, а на мне сразу повисла одна девчонка и стала со мной танцевать. Я, конечно, был несказанно рад этому, но почему-то она все выспрашивала, куда нас направляют. Я потом уже подумал, не шпионка ли она.

Из Ташкента поездом мы приехали в Куйбышев. Здесь я

распрощался с другом Валей Елиным и остальными ребятами из первой группы, сами, пароходом по Волге, отправились в Казань.

Мы прибыли в Казань в 9-й запасной авиационный полк, где проходили боевое применение и переучивание на Пе-2. Помню, ходил такой анекдот. Почему Ли-2 такой толстый, Ил-2 горбатый, а «пешка» такая худая? Потому что Ли-2 всю войну спекулировал, штурмовик всю войну на себе вынес, а «пешку», как проститутку, бросали и разведчики, и истребители, и пикирующие бомбардировщики.

Начали сколачивать экипажи. У моего первого летчика дело не пошло. Меня перевели к какому-то подполковнику. Когда мы летали по кругу, его все время ругали — хреновый летчик. Пе-2 машина очень сложная, тяжелая. А потом мне дали Валерия Юсупова. Командир эскадрильи сказал: «Володя, с этим летчиком ты будешь летать 100 лет!» И действительно, мы с ним и летали хорошо, и подружились.

Учеба в полку была весьма напряженной. Отрабатывал полеты по маршруту, бомбометание с горизонтального полета, в любое время можно было в тире пострелять из крупнокалиберного пулемета «Березина», а на аэродроме у «Т», был установлен фотокинопулемет, и мы тренировались в стрельбе по самолетам, находящимся в воздухе.

Вместе с тем в полку царила вполне демократическая обстановка. В вечернее время можно было выйти в город. В основном ходили на танцплощадку в соседний парк. В летной столовой продавалось пиво по 14 рублей литр.

На гарнизонной гауптвахте процветала игра в очко. Я лично не играл, а вот Валька Юсупов был азартнейшим игроком. Платили нам 550 рублей в месяц. И еще, нахалы, первое время высчитывали налог за бездетность, хотя положено только с 21 года! Правда, потом нам эти деньги вернули. Чтобы понять, что это за деньги, скажу, что, когда у меня был день рождения, мы поехали на железную дорогу и в вагоне-ресторане купили бутылку крымского «Кокура» и чекушку водки. Все! Денег не хватало. А каждому давалась книжечка талонов в летную столовую. Каждый листик — три талончика: завтрак, обед, ужин. Обед 30 рублей, ужин — 25 рублей. Так эти игроманы начинали отыгрываться талонами. Но отрывали не сегодняшний талон, а с конца месяца, в надежде, что отыграется к этому времени.

Процветало воровство. Перед отлетом на фронт у меня украли шинель (ее можно было продать за 1000 рублей). Прилетаем в Тулу. Ребята собрались, и штурман, который Чкаловское училище окончил, говорит: «Володька, ты меня извини, но я хочу перед тобой повиниться. Мы украли твою

шинель, но не знали, что это твоя. Только когда вышли за забор, в кармане нашли письмо от твоей матери». Пропили мою шинель и чистосердечно признались. Что ж, повинную голову меч не сечет.

Перед отправкой на фронт выдали личное оружие. У нас в экипаже сначала был стрелок-радист с орденом Красного Знамени, но, как говорят в Одессе, ушлый. Я его увидел на рынке в Казани, стоящим за прилавком и торгующим воблой. Так мы убыли на фронт, а он остался. Нам дали хорошего парнишку Бегма Николая 1926 года рождения. Он получил ППШ и 2 диска, 140 патронов, а нам дали ТТ.

Я и Валерий перед отлетом на фронт устроили «отходную», пригласив своих инструкторов, летчика Кузнецова и штурмана Кондратьева. Для этого вечером в летной столовой накрыли столик и выставили три семилитровых жестяных чайника пива.

Накануне отлета в частном доме Наташи Садовской, студентки Казанского мединститута, с которой чисто платонически подружился, попрощались с ней и ее матерью. Выходя из дома, за калиткой мы с Валерием, произвели из пистолетов ТТ салют, расстреляв в воздух по обойме. На следующее утро, взлетев в последний раз с Казанского аэродрома, мы, пролетая над домом Наташи, выпустили серию прощальных ракет.

Лидировал на фронт командир эскадрильи Брехов со штурманом эскадрильи Моргуновым. Первая посадка — Тула. На следующий день пошел дождь. Первый день дождь идет, второй день дождь идет, третий день — дождь, и так шесть дней. Но каждое утро мы едем на аэродром на машине и возвращаемся. Вдруг слышим такой разговор между Бреховым и Моргуновым, у которого семья в Москве. Брехов говорит: «Поезжай, повидайся». Валька говорит: «Поехали к твоим (а мои родители уже переехали из Ашхабада в Москву). Тебе отец сапоги обещал». Я сопротивлялся, но в конце концов, он меня уговорил, и мы написали письмо Брехову: «Михаил Владимирович, мы скоро приедем, если что, мы вас догоним на следующем аэродроме». Отдали стрелку-радисту и сказали, что, если уже будут взлетать и нас будут искать, отдай. Сели на попутку, приехали на вокзал, уже темно, поезд уходил в 11 вечера. Хоть и 1944 год, но было затемнение, горят синие лампы. Документов у нас нет. В 11 часов вышли на перрон, чтобы пройти в вагон. Я посмотрел на небо, горят звезды. Говорю: «Все, поехали домой». Остановили полуторку, сели в кузов. И вернулись. Утром действительно подъем, по машинам, опробовали моторы, ждем. Опять отбой. Хоть и не улетели, но думаю, что нас бы, конечно, хватились.

Кончились дожди. Полетели мы дальше. Меня поразил

сожженный дотла Смоленск. Мы же все время были в тылу, не испытывали бомбежек. В Минске остановились в гостинице, как тогда говорили, «Красный клоп». Чтобы не украли, снимаешь сапоги и ставишь в них ножки кровати, на которой спишь. Только тогда можешь быть уверен, что утром их найдешь на месте. Надо сказать, что самолетовождение у меня получалось неплохо и после каждого этапа при подведении итогов меня хвалили. Из Минска в Озера, а оттуда в Пружаны в наш 122-й гвардейский полк. Причем войну этот полк, который тогда назывался 130-й, начал именно на том месте, куда прибыли мы.

Встречало нас все полковое начальство: командир гв. подполковник Семен Никитович Гаврилов, замполит Афанасий Григорьевич Невмержицкий — и командиры эскадрилий: 1-й — капитан Дмитрий Михайлович Калинин и 2-й — майор Рымшин, а также толпа летунов полка. Для нашего экипажа встреча оказалась крайне негостеприимной. В Казани мы получили прямо с завода новенький самолет. Местному художнику отдали два талона на ужин, и он масляными красками нарисовал на коке самолета наш авиационный символ — распростертые орлиные крылья, а по центру — пропеллер и красная звездочка. Мы очень гордились этим. Однако подошел капитан Калинин и, погладив наши крылья, сказал: «Эта лошадка будет моей». Так мы оказались «безлошадными». Размещались в фольварке на чердаке, на который вела крутая лестница. Вокруг летчики, все с боевыми орденами, конечно, чувствовали мы себя первоклашками. Вечером подходит ко мне лейтенант Паша Шерстнев. Говорит: «Володька, я знаю, где можно найти выпить. Пойдем». Я по этой части был не силен, но пошел. Пришли к одному дому, заходим. Оказалось, там жил русский, старообрядец. Он нам выставил на стол каравай хлеба, эмалированную кружку с маслом и темную бутыль самогонки. Сидели, разговаривали за жизнь, потихоньку опустошая бутыль. На обратном пути я Пашу почти тащил. Он-то по полной пил, а я пропускал. До фольварка я его дотащил, а по лестнице уже не мог. Положил его рядом, а сам стал карабкаться наверх. Уже почти поднялся, и вдруг сверху голос: «А это что за явление?» Я голову поднял, смотрю: пола желтого реглана — замполит: «Ну да… Ну ладно… Ну если так воевать начинает, толк будет! Помогите ему». Меня затащили и положили на солому.

В это время дивизия стояла на переформировании. Только отдельные экипажи выполняли боевые задачи. Поэтому по прибытии в полк мы опять, как и в ЗАПе, отрабатывали боевое применение: полеты строем, по кругу, бомбометание. В конце октября перелетели в Шауляй. А 30 октября состоялся первый

боевой вылет.

В полку был самолет, который все называли «Орел». Действительно, у него на фюзеляже был нарисован снежный утес, а на его вершине сидел красивый орел. Но! Самолет был довоенной постройки с полностью выработанным ресурсом. Вот на нем мы и полетели. Кроме того, нас назначили на «коммунистическое место». Это крайний правый или левый ведомый замыкающих троек в зависимости от выполняемого поворота над целью. Радиус разворота у него максимальный, и он дольше всех находится в зоне огня. Поэтому экипаж, летящий в строю, на этом месте должен быть «беззаветно преданным своей Родине».

Перед вылетом при инструктаже выступал начальник разведки капитан Агапов и нас заверил, что в районе цели авиация противника отсутствует, и никакого прикрытия нам не дали. До начала боевого пути мы шли в девятке не плохо, поскольку Валерий был хорошим летчиком и в строю держался нормально. Километра за три до цели выполнили левый боевой разворот, а мы стояли крайними правыми. Выполняя его, мы отстали от группы километра на два и уже шли самостоятельно. Нас предупредили, что немцы могут наводить истребители по цветным разрывам зенитных снарядов. Подходим к цели на высоте 3000. Я уже вижу, что эскадрилья бомбы сбросила. А рядом начинают снаряды и именно цветные, значит, жди истребителей. Я примерно, не по прицелу, а по линиям на остеклении кабины, фактически «по сапогу», сбрасываю бомбы. Только сбросил, и рядом разрыв. Я вскочил и за пулемет, а бомболюк закрыть забыл. Девятка ушла далеко вперед. Самолет скорость не набирает. Сначала мы не могли понять, в чем дело, а потом, батюшки, так я же бомболюк не закрыл. Я его закрыл, и мы полетели самостоятельно. Без приключений долетели до Шауляя, приземлились. Командир звена Усольский, приземистый летчик, лет 35. Подошел ко мне: «Пройдемся». Пошли прогуляться по лесу возле аэродрома. И он со мной по-человечески начал говорить: «Володь, у тебя раскрылась только первая страничка твоей жизненной книги, и ты должен вести себя так, чтобы этих страничек было много и на них было бы все хорошо изложено. Ты понимаешь, допустил промашку. Забыл закрыть бомболюки. Постарайся больше таких ошибок не допускать». Они подумали, что нас собьют, переживали за нас. А вот то, что нам, молодым, подсунули старый самолет, об этом они не переживали… Я, конечно, все понял. После этого никаких недостатков не было. А у других были. Например, Володька Кучеров, тоже из нашей когорты, так тот однажды сбросил бомбы,

а бомболюк не открыл. Так и привезли их в бомболюке. Хорошо, что они не взорвались.

Вот такой был первый вылет. Что сказать о кабине? Забирались в нее с нижнего люка. В самолете штурман помещался справа-позади летчика, но если лётчик сидел на своём парашюте в комфортном кресле с бронеспинкой, то штурман ютился на пятачке, буквально зажатый прицелом, пулеметом и парашютом на груди.

Когда на 60-летие Победы меня пригласили в Монино и я залез в эту кабину, а оператор РТР снизу меня снимал, я поразился. Как я там помещался?! Ведь мы летали в комбинезонах, в унтах. Но тогда мы не испытывали никакого дискомфорта. У штурмана была отдельная приборная доска и ручка уборки шасси. Убирать и выпускать их входило в мои обязанности. Однажды Коля Деев, штурман командира полка, на взлете раньше времени убрал шасси — ему почудилось, что самолет оторвался. Ведь когда взлетаешь на «пешке» с полевого аэродрома, в кабине не страшно, а когда стоишь в стороне и смотришь, как этот самолет подпрыгивает на кочках, — очень неприятно. Так вот Колин самолет подпрыгнул на кочке, а он решил, что они взлетели, и шасси убрал. Самолет на фюзеляж и приземлился. Слава богу, бомбы не взорвались. Но 6 месяцев у него из зарплаты вычитали 50 % за причиненный материальный ущерб.

В полете штурман не пристегнут ремнями. Нас инструктировали, что в случае вынужденной посадки надо обхватить летчика сзади руками и самому прижаться к бронеспинке его сиденья. Практически весь полет я сидел, поскольку стоять мне было незачем — только если стрелять из пулемета. Кстати, из-за этого пулемета я не участвовал в вылете, который мог закончиться для меня трагически. Судьба мне все же благоволила. Это был один из первых вылетов на Пилау. Нам дали хороший самолет. Мы пришли, сели. Я стал проверять пулемет. Пытаюсь двинуть — не могу. Дело было в феврале. Днем тепло, и в желоб, по которому ходят подшипники турели, залилась вода, а ночью она замерзла. Пулемет оказался небоеспособным. Я это только обнаружил, а уже команда на вылет. Нам, правда, сказали: «Бегите на другую стоянку, в другую эскадрилью, может быть, там дадут самолет». Мы побежали с парашютами, никто нам самолета не дал, и они улетели. Почему я говорю, посчастливилось, потому что в этом вылете наш полк впервые за боевые действия потерял несколько самолетов. А во втором вылете мы уже участвовали.

В начале января 1945 года в результате неумелого

руководства наша дивизия понесла большие потери. Мы летели на Куле. Наш полк не потерял ни одного самолета, поскольку мы шли первыми и немцы еще спали. А вот следующие за нами 119-й и 123-й полки потеряли 17 самолетов. Очень здорово их побили истребители.

В середине января мы полетели на Пилькален. Нам опять дали этого «орла», и снова мы на боевом развороте отстали. Правда, здесь уже спокойно отбомбились, никто по нас не стрелял. «Орел» погиб 18 января возле аэродрома Хайлигенбаль. Летчик Хлопков и штурман Смирнов полетели на нем на разведку погоды. Возвращается. Подошел, сделал первый разворот, второй и стал к третьему развороту подходить, клюнул носом и исчез. Нет самолета! Он упал прямо у нас на глазах, причем не взрыва, ничего не последовало, тишина. Говорят, чудес не бывает! Бывают, и еще какие! Весь экипаж остался жив, и даже царапины на них не было! Правда, приехали они с выпученными глазами и долго не могли прийти в себя.

Вообще, надо сказать, авиаторы жили неплохо. Боевой вылет полтора-два часа. Над целью находишься очень незначительное время, а после возвращения мы уже свободны. Самолет поставили на стоянку, с ним техники занимаются. В Шауляе мы размещались в добротных казармах. Немцы выкрасили стены розовой краской, а по ней нарисовали девиц в купальниках, сидящих на пляже в шезлонгах. Нас эти рисунки очень радовали, а политорганы не возражали. Надо прямо сказать, что никаких проблем ни с ними, ни с особистами не было. Полкового особиста я видел один раз. Он читал лекцию о бдительности на территории врага. Политработники тоже были нормальные. Кстати, знаешь, чем отличается комиссар от замполита? Комиссар говорит: «Делай как я!», а замполит: «Делай, как я скажу!»

Жили все очень дружно. Вечером за ужином старшина эскадрильи тем, кто летал на боевой вылет, в крышку от термоса отмеряет 100 грамм. Обычно экипаж скидывался одному — сегодня я выпиваю, завтра летчик, а потом стрелок-радист. А после ужина танцы, музыка, песни. Штурман нашей эскадрильи Михаил Куркалов был отличным баянистом, а сержант Лимантов В. А. - прекрасным аккордеонистом. Под их аккомпанимент мы часто пели наши любимые русские и украинские песни. В полку было человек 15–20 женщин — прибористы, оружейницы, парашютоукладчицы. Надо сказать, что мы, мальчишки, не пользовались у них особым успехом и вели себя скромно. Командир полка Иван Семенович Гаврилов ввел очень строгий порядок. Если какая-нибудь девушка беременела от

нашего товарища, то ее отправляли на его родину, к его родителям.

Надо сказать, что командир полка был исключительный летчик, который совершил более 400 вылетов. Он по всем параметрам заслуживал быть Героем, но Андреев, командир дивизии, зажал его представление. Штурмана полка и начальника связи представили к званию, а его нет. Хотя только он и мог возглавить дивизионную колонну, когда мы делали первый налет на Кенигсберг 5 февраля 1945 года. Надо сказать, что я был еще мальчишкой, в Одессе, когда началась Вторая мировая война. И из сводок было известно, что английская авиация совершала налеты на город Кенигсберг. Тогда я впервые в жизни услыхал название этого города, конечно же, не представлял себе, что когда-то мне тоже придется бомбить Кенигсберг. Перед вылетом мы собрались в классе предполетной подготовки, где проводился инструктаж, был вывешен фотопланшет Кенигсберга размером метр на метр. Дешифровщики обвели красным наши цели — порт, вокзалы, аэродром и прочее. От каждого из трех полков дивизии в вылете участвовало по две эскадрильи — 54 самолета. Вылетели мы из-под Истенбурга во второй половине дня. Под плоскостями подвешены две отличные 250-килограммовые немецкие авиабомбы, в бомболюке наши сотки. Помимо фугасных мы использовали и немецкие кассетные ротативно-рассеивающие бомбы. Надо отметить высокие баллистические данные немецких боеприпасов.

Прошли южнее Кенигсберга и на траверзе Куршской косы развернулись на цель, чтобы зайти с моря, со стороны солнца. Шли со снижением на высоте 5000. Впереди, по курсу над Кенигсбегом, наблюдаем сплошную стену черных разрывов снарядов зенитных батарей. Немцы открыли заградительный огонь. На такой большой высоте в неотапливаемой кабине, по логике вещей, мы должны были мерзнуть, но мы потели. Надо сказать, конверсионные следы от массы работающих моторов создавали впечатление грандиозности происходящего. Примерно за два километра до цели мы увидели прямо по курсу черные разрывы зенитных снарядов. Били не менее двух десятков стволов. Мы шли со снижением, и скорость у нас была довольно солидная. Тем не менее, когда мы вошли в зону этого обстрела, стало тревожно — кругом разрывы, самолет то подбрасывает вверх, то бросает вниз, то влево, то вправо, а надо соблюдать строй. Вышли на цель. Город с его черепичными крышами в лучах заходящего солнца казался красным, совершенно нетронутым. По ведущему сбросили бомбы по центру Кенигсберга и благополучно вернулись домой. А вот когда мы летали на него в апреле, так

дым поднимался свыше 3000 метров. Земля была видна, но запах гари стоял в кабине. Мы видели, как внизу утюжат землю штурмовики, видели батареи, которые по нас стреляют. После одного из вылетов мы насчитали 41 дырку. Пришел усатый дядька дядя Вася с ведерком эмалита и перкалевыми латками. Он подходил к дырке в фюзеляже, намажет клеем, латку шлеп — и все в порядке. Конечно, так делали только в том случае, когда осколки не повреждали детали конструкции. Но такого у нас не было.

21 февраля 1945 года, после одного из вылетов, пришлось нам садиться на вынужденную. Возвращаясь с боевого задания, наша девятка в районе аэродрома попала в густой снегопад. Даже консоли собственного самолета не просматривались. Когда вывалились — девятка распалась. Одни самолеты направились в Шауляй, но там, при посадке на раскисший аэродром, одна машина скапотировала. Мы же взяли курс на Тильзит, где на наших картах был обозначен запасной аэродром. Прилетаем, а там стоит У-2 на пятачке и кругом лес, сесть невозможно. Пока мы туда-сюда, уже стрелка горючего на нуле. Валентин все же нашел площадку среди леса. Я только помню, как я его взял за грудки, прижался к спинке. Боковым зрением увидел, как слева проскочила трансформаторная будка красного кирпича. Вдруг трах-трах-трах — и тишина. Оказывается, мы приземлились на территории немецкого концлагеря, сбили два ряда здоровых столбов с проволокой и остановились. Я пытался открыть колпак, но открылась только передняя часть сантиметров на десять, а дальше никак. Выбираться пришлось через нижний люк. Смотрю, метрах в сорока из бурьяна выглядывает фигура солдатика, усатого дядьки в возрасте. Выглянет и прячется. Я ему кричу: «Свои!» Он подошел, сказал, куда идти.

Я говорю стрелку: «Давай откроем бортпаек. Нам говорили, что там шоколад есть». Открыли, батюшки, а там, кроме трухи от галет, ничего нет. Вот это было обидно! Стрелка оставили у самолета, а сами пошли. Тут я впервые в жизни увидел немцев. Конечно, уже пленных. Небольшая группа, человек пятнадцать, шла под конвоем нам навстречу. Они остановились, встали на край шоссе и, когда мы подошли, отдали нам честь. Они были одеты, кто в чем, вид у них был затрапезный. Подошли мы к зданию начальника лагеря немецких военнопленных. Капитальное одноэтажное здание штаба, анфилада больших комнат, все в коже, диваны, кресла, стоят напольные массивные часы с маятником, которые потом заполонили магазины Москвы. Пришли в кабинет. Огромный дубовый стол. За столом майор. Он говорит: «У нас очень сложная обстановка. Сейчас по лесам

бродят немецкие подразделения, которые оказались у нас в тылу. У меня нет связи с авиационными частями, но я вам дам машину». — «Хорошо. Только надо охрану выставить у самолета, и стрелок-радист будет у вас, вы его возьмите на довольствие». Договорились. Поехали назад к самолету с отделением солдатиков, которые будут отвечать за сохранность оборудования. Я залез в кабину, включил приборы. А там 40 с чем-то электромоторов, они гудят. Начальнику караула говорю: «Смотри, там остались бомбы. Я сейчас их выключу, но, если кто полезет, живым он уже из кабины не вылезет». Припугнул, чтобы не воровали. Утром приехали в Тильзит. Запомнилось четырехэтажное здание консерватории. Окна раскрыты настежь, и из каждого окна раздается какофония на рояле — солдаты лазят. Зашли в кирху, а в ней громадный орган, смотрю, солдаты растаскивают трубы. Зачем они им нужны? Вмешиваться не стал, потому что народ был военный, если чего не понравится, то мало не покажется. Приехал за нами комэск Михаил Владимирович Брехов.

Он рассказал, что после нас в снежную круговерть вошла девятка из 119-го полка. Два самолета столкнулись и врезались в землю по хвосты и взорвались. Кто погиб, неясно, поскольку судьба нашего экипажа была неизвестна. Пытались определить по номерам выброшенных взрывом пистолетов. Но учет оружия в частях оказался не на высоте.

Наше прибытие встретили с большой радостью. Даже налили по рюмке. На место посадки самолета выехали инженер полка и техник самолета Иван Жерносенко на предмет возможности его ремонта. Однако повреждения, полученные от столкновения с бетонными столбами, такую возможность исключали.

Дальше война пошла своим чередом. Как-то зенитный снаряд попал в наш самолет. Выбил в правой плоскости консольный бензобак. Образовалась большая дыра, но вернулись и сели нормально. Применять пулемет против истребителей мне за всю войну не пришлось. Только когда уже закончилась война, в Елгаве, командир полка объявил: «Победа!», тогда мы сели в самолеты и устроили салют.

Когда закончилась Восточно-Прусская операции, Кенигсберг был взят, фактически война для нас закончилась. Мы стали заниматься трофеями. Надо сказать, что авиаторам трофеи не доставались. Мы приходили и располагались в населенных пунктах, где прошла пехота, а после нее ничего не оставалось. Они даже с кожаных диванов кожу срезали.

Развилось движение кладоискателей. Считалось, что немцы, уходя, что-то зарывали. Ходили целые группы, вооруженные

металлическими штырями, щупали землю. Мы тоже один раз ходили, но никаких трофеев не нашли. Тогда мы рванули в Кенигсберг. Наши военные там жили припеваючи. Хотя Кенигсберг был разрушен, но по окраинам сохранились хорошие коттеджи. Немцы предприимчивые, уже были открыты заведения, куда можно было зайти, выпить шнапса и купить колбасу. На многих домах были вывешены белые полотнища и написано крупными буквами — тиф. Видимо, с тем расчетом, чтобы слишком не шастали по немецким домам. Мы ходили на пепелища, собирали оставшуюся посуду. Мне даже удалось послать посылочку с тарелочками, блюдечками, чашками, которые мы там насобирали. Стрелком-радистом в экипаже комэска Брехова был одессит Фима Литвак. Он был награжден орденом Красного Знамени за то, что сбил «фоккера». Ну кто еще может сбить истребитель, как не стрелок экипажа комэска? Вот как-то раз Фима, насобирав трофеев, ехал на полуторке. Мешок положил в кузов, а сам в кабине. Когда поравнялись с нашим КПП, шофер притормозил, говорит: «Давай, спрыгивай». Фима соскочил, а тот по газам, и мешок так и остался в кузове. Как он переживал!

Где-то в это же время нам на экипаж выдали девять килограмм сахара. Мы стали варить сахарные помадки с молоком. А молока было — пей не хочу! В нашем БАО было 115 коров.

Вскоре нашу дивизию перебросили в Прибалтику на аэродром у города Елгава. 5 мая 1945 года наш экипаж был удостоен правительственных наград. Меня и Валерия наградили орденами Красного Знамени, а Николая — орденом Отечественной войны I степени. Весьма кстати незадолго до этого нам на экипаж из трофеев фронта выдали 9 кг сахара. С этим сахаром мы снарядили старшину Ивана Жерносенко в город. Вернулся он с бутылью самогонки. Было чем отметить столь знаменательное событие.

А 8 мая боевая тревога — на аэродром! Боевая задача — разбомбить штаб курляндской группировки в городе Кулдига. Погода была плохая. Поэтому на разведку послали один экипаж. Полетел летчик Трегубов, а в качестве штурмана полетел подполковник из штаба дивизии. Видимо, просто хотел сделать еще один боевой вылет. Вскорости они вернулись. Мы их окружили, стали расспрашивать. Этот подполковник показывает планшет, рассеченный осколком. Облачность была низкая, шли на малой высоте, и их обстреляли. Тем не менее мы взлетели бомбить Кулдигу, но нас перенацелили на подавление живой силы и техники противника в городе Скронда. Я уже значительно

позднее подумал: «Ну зачем же было бомбить город 8 мая?» Облачность была порядка 800 метров. По нас стреляло все: и зенитная артиллерия, и крупнокалиберные пулеметы. Такое ощущение, что все пули и снаряды летят в тебя. Но мы зашли, как положено, сбросили бомбы, вернулись. Когда мы приземлились, оказалось, что не вернулся экипаж Трегубова. Они были сбиты и погибли. А ведь их предупреждали после первого полета, что нельзя им лететь, планшет пробили.

Жили мы в каменном доме, где были двухэтажные нары. Я лично спал на верхних нарах. И вдруг ночью, около 5 часов, страшный шум, пальба, ракеты и крики: «Победа! Победа!» Некоторые стали пулять сразу в потолок. Начала штукатурка сыпаться. Кричали, обнимались. Победа!

Буторин Николай Дмитриевич

Сам я из маленькой деревни на Урале. Родился в 1919 году. Когда мне было шесть лет, отец послал меня в школу, с тем чтобы, отучившись пару лет и овладев основами грамоты, я начал ему помогать, более не отвлекаясь на учебу. Он считал, что этого достаточно. Семья была бедная, одет я был плохо и вскоре заболел тяжелым воспалением легких. Только через два года после болезни я пошел в школу. Закончил пять классов сельской школы. Работал учетчиком в МТС. Потом все же решил учиться дальше. Пошел к директору школы. Помню, был хромой Роман Васильевич «Прими меня в 6-й класс». — «Куда я тебя приму? У меня же дети, а тебе уже пятнадцать!» — «Прими». — «Ладно, приходи. Будешь успевать — будешь учиться, а нет — выгоню». Два года учился на одни пятерки, а вместо восьмого класса в 1937 году поехал поступать в кооперативный техникум в Сарапул. Отличником я не был, но половина отличных оценок, половина хороших — это я всегда мог. Моя фотография висела на доске почета в техникуме. Закончил один курс. Понял, что мне надо дальше учиться, стал готовиться на исторический факультет Казанского университета. И тут меня вызывают в горком комсомола. Со мной разговаривал инструктор: «Мы тебя рекомендуем в аэроклуб учиться на летчика». — «Не пойду». — «Как?» — он испугался. Всем, кому он предлагал, шли с радостью. А я — нет. — «Я отличник, получаю повышенную стипендию, но мне ее хватает только на неделю. В свободное время я хожу на погрузочно-разгрузочные работы на пристань. Зарабатываю. А если в аэроклубе буду учиться, то подрабатывать я уже не смогу. «Тогда мы поставим вопрос о твоем пребывании в техникуме». — «Вот с этого вам и надо было начинать». Так я попал в аэроклуб. В то время обучение было без отрыва от производства, так что я учился в техникуме и аэроклубе одновременно. После сдачи экзаменов в аэроклубе мне дали предписание в трехдневный срок явиться в военкомат. Я думаю: «Плевал я на предписание, окончу техникум и пойду в университет». Но шел 1939 год, немцы оккупировали Польшу, ожидали, что они могут пойти на нас. Началась частичная мобилизация. В Сарапуле появились военные, которых до этого я и не видел. Осенью началась финская война. Мне даже не дали окончить техникум, а призвали, направив в Свердловск, в кабельно-шестовую роту. Раньше связь какая была? Ставили шесты с фарфоровыми изоляторами, на них натягивали медную проволоку. Зимой очень тяжело. Надо на санках тащить катушку, которая весит пятьдесят три килограмма, ставить

шесты… Собирались отправить на войну, но она быстро закончилась. Все начали рапорта писать: тракторист — прошу отправить меня в танковые войска, я — прошу отправить меня в авиацию, потому что я летчик. Через неделю я уже был курсантом Свердловской авиационной школы. В 1940 году я прошел программу Р-5 и был переведен в Тамбовскую летную школу, учиться на СБ. Окончил программу к июню 1941 года. Нас не выпустили, поскольку был избыток летного состава, а отправили в Среднюю Азию, в Джизак. Там мы не летали, а занимались хозработами, ходили в караул, и все. Вот такой пример. Как-то вечером на построении старшина говорит: «Трактористы, выйти из строя». Нас пять человек вышли из строя. Я трактора знал хорошо, потому что, когда был учетчиком, все время был с трактористами, помогал им ремонтировать, шабрить подшипники, регулировать. Отправили на МТС, распределили по бригадам. В бригаде — девушки-киевлянки. Они готовились поступать в институты, а тут война. Их забрали учится на трактористов. Бригадир с финской войны пришел, раненый. Не выходит из палатки — пьет. Так я стал бригадиром. Самая большая проблема в тракторе — это перетяжка подшипников. Надо подскоблить, почистить подшипнички, потом убрать прокладочку, затянуть хорошенько. Так что я в основном лежал под тракторами. Как-то утром позавтракали, идет одна трактористка, в беленькой юбочке, красиво одетая, ревет: «За тобой приехали…» Оказалось, что в конце лета 1942 года из Энгельсского училища приехал «купец», старший лейтенант. По летным книжкам из двух тысяч мальчишек он выбрал шестьдесят семь человек, в том числе и меня. Так я попал в училище. Первый полет на Пе-2 я выполнил 6 ноября 1942 года. На следующий день сделал еще два полета с инструктором. Он говорит: «Заруливай на стоянку, моторы не выключай». Выскочил, садится командир звена. Два полета сделал. Он говорит: «Заруливай, моторы не выключай». Заходит комэск, «батя», как мы его звали. Нам-то 20 лет, а ему 35 или 37… Два полета сделал: «Не выключай. Лети самостоятельно». Я сделал два полета. Полтора года не летал и полетел! Пройдя программу, весной 1943 года меня выпустили в звании младший лейтенант. Суммарный налет у меня был часов примерно сто.

В ЗАПе в Йошкар-Оле нам, молодому пополнению, дали самолеты, техников, штурманов, стрелков, то есть экипаж. Полетали в зону, строем, на бомбометание с горизонтального полета. И девяткой перелетели на Воронежский фронт, где вошли в состав 81-го гвардейского бомбардировочного полка, став его третьей эскадрильей. 5 июля я совершил свой первый боевой

вылет. Я летел в первом звене слева — летал хорошо, и мне было безразлично, справа или слева стоять (а некоторые не могли слева стоять). Шли плотным строем. Я всегда старался встать плотнее к ведущему. Конечно, если отойти от него метров на тридцать, шансов столкнуться меньше, но намного сложнее заметить его маневр. Когда рядом с ним идешь, чувствуешь его движение. Не доходя до цели, попали в облачность. Вышли. Был слева, оказался справа. Отбомбились, пришли домой. Кто-то вообще потерял ориентировку и пришел домой сам. За время Курской битвы я сделал сорок три боевых вылета — больше всех в полку, поскольку летал запасным с разными эскадрильями. По окончании боевых действий вышел приказ наградить летчиков орденом Отечественной войны I степени, штурманов — II степени, а стрелков-радистов — медалями. Всем дали, кроме меня. Почему? Потому что в эскадрильи были Бузорин и Буторин. Девчонкам-машинисткам за ночь нужно было отпечатать сотню представлений и они перепутали, написали два представления, на Бузорина. Ему дали два ордена Отечественной войны I степени, а мне ничего. Как-то вечером, когда начальство вместе с командиром дивизии выпивали, командир полка Владимир Яковлевич Гаврилов подошел к комдиву: «Произошла ошибка». — «Какая?» — «Моему летчику не дали орден». — «Завтра представьте». Но командир дивизии имел право давать орден Отечественной войны только II степени. Целый год я тяжело переживал, что у всех первой, а у меня второй степени. Потом мне дали один орден Красного Знамени, второй орден Красного Знамени, и история забылась. А Бузорин разбился под Полтавой при перелете с одного аэродрома на другой. Не справился со взлетом. Записали как боевую потею, вроде его истребители сбили. Лет через двадцать после войны в Кобеляках Полтавской области создали музей боевой славы полка. Директор музея написал мне письмо, спросил, почему я не приезжаю. Я ответил, что приезд должен возглавлять большой начальник. А они во время войны только пили и развратничали, и видеть их мне не хочется. Тот же Гаврилов. Он Героя получил до того, как пришел к нам в полк. Командир корпуса его не любил страшно! Он его никогда не награждал, потому что тот не хотел летать. Только если Полбин лично прикажет, чтобы тот вел полк, тогда он летит на своей машине, взяв 600 килограмм бомб. Никогда больше не брал! У него лучший самолет, но брал он только 600, а мы всегда таскали тысячу. Девушек менял как перчатки. Полгодика с одной поживет, а потом берет другую. Одна была, так чуть ли не она полком командовала. Из столовой мы на грузовике ездили на аэродром. Так она сидела в кабине, а он с нами в кузове. Потом

она забеременела, и он отослал ее домой.

Кроме того, по его вине потеряли эскадрилью самолетов. Мы сели на аэродром вблизи железнодорожной станции. Мы стояли далеко, а стоянка первой эскадрильи была у самой железной дороги. Ночью они прилетели бомбить и всю первую эскадрилью сожгли. Командира полка решили отдать под трибунал, но командир корпуса спас его…

— Большие были потери в полку?

— Потери на Курской дуге в полку были, но незначительные, но за те два года, что я воевал, полк трижды обновлялся. Вскоре после Курской дуги я был назначен командиром звена. Помню, я вел звено, загорелся мой правый ведомый. Стрелок-радист выскочил кверху и рано раскрыл парашют и зацепился за хвостовой оперение. Самолет горит, падает, а он висит, ничего не может сделать. Летчик и штурман выскочили, в плен попали, в полк они не пришли…

— Как вам самолет Пе-2?

— Машина надежная. Отказов моторов у меня не было, но я помню, как на наш аэродром сел Б-25. Техник горючее залил, обтер выскочившее из патрубков маслице, и все. Мы же, когда прилетаем на стоянку, техники открывают все капоты, снимаются и чистятся свечи, проверяется работа карбюраторов. Очень много работы технарям. Что касается летных качеств, то конечно, самолет тяжелый, и моторы для него слабоваты. Мы называли его хорошо управляемый утюг. Но если летчик дисциплинированный, все делает, как нужно, никаких проблем у него с самолетом не будет. Я могу сказать, что изучил его неплохо. Вот пример. Когда вылетает эскадрилья, то в другой назначается запасной экипаж, на случай, если в основном составе по каким-либо причинам не сможет взлететь самолет. Я всегда был запасным у второй эскадрильи — наиболее подготовленной, лучшей в полку. Все взлетели. Я спросил командира полка, который провожал меня, разрешения полететь вместе с группой. Он покосился на меня: «Лети». В его словах четко была слышна мысль: «Не хочешь жить — лети». Конечно, он оказался прав. В нашей эскадрильи было заведено, что если ведущий выпускает красную ракету, то бомбим с горизонтального полета, зеленую — с пикирования. Бомбили мы стрелки на станции Новоукраинка. Ведущий выпустил красную ракету. Я поднялся повыше. Потом смотрю, они пошли в пикирование. Видимо, у них красная ракета была сигналом к бомбометанию с пикирования. Перед пикированием надо выпустить тормозные решетки, а я опаздываю с вводом. Ввожу в

пикирование и одновременно выпускаю решетки. Самолет мог на спину лечь, но я чувствовал свою силу как летчик. Сбросил бомбы и выхожу, чтобы не столкнуться с девяткой, немножечко влево. Смотрю, где они, чтобы пристроиться. В это время по мне истребитель как даст! Хвостовое оперение все разбил, пробил бензобак. Правда, мотор не пострадал, все живы, но самолет пораненный. Кое-как вышел, Митюха (мой стрелок-радист Матвей Андреевич Сироткин) кричит: «Заходит второй раз!» — «Смотри!» — «Командир! Слева, сейчас будет стрелять!» Я прямо на него глубокий вираж. У меня скорость 320, у него 650, проскочил вперед. Я вывожу из виража, а истребитель впереди, как утка без скорости, болтается. Мне потом все говорили: «Почему ты не стрелял?! Почему не сбил его?!» — «Самолет был плохо управляем. Рули не работали, только триммера. Как прицелишься?» Истребитель меня бросил. Пришел на аэродром, сел плохо с «козлом». Ко мне сразу подъехали на машине командир дивизии и командир полка. Посмотреть, почему Буторин сел плохо. Глянули на самолет и ко мне не подошли. Как это так? Не подойти к летчику после боевого вылета! Но они сели и уехали.

— Кто командовал вашей эскадрильей?

— Сначала Огурцов. После того как его сбили, был кто-то, я фамилию не помню. Потом Вилюкин, а после него Николай Зайцев. Я так скажу: в нашем полку всех командиров эскадрилий сбили зенитки, а всех летчиков, которые сзади стояли, — истребители. Зайцев был командиром бомбардировочного полка не в нашей дивизии. На Курской дуге была очень большая интенсивность вылетов. Я сам помню, как бежит командир полка, кричит нам: «Вылет всем! Без хвостов, без крыльев, но лететь всем!» И вот у него в полку один самолет взлетел и вернулся. Ему доложили, что отказ материальной части. Второй самолет возвращается, а у него приказ — все в воздух! Ему докладывает инженер полка: «Отказ материальной части по вине техника». Зайцев приказывает его расстрелять. Техника расстреляли, а когда стали разбираться — расстреляли зря. Его сняли с должности и прислали к нам командиром эскадрильи. Потом он стал заместителем командира полка, Героем Советского Союза. Он был холостяком, жил, как и все, с официантками. Одна полюбила его сильно, а он, видимо, особых чувств к ней не питал. Дело было уже после войны, когда мы стояли в Вене. Кто-то из подруг подсказал этой девушке, что если дать ему чай со своей менструацией, то он тут же ее полюбит. Она это сделала и своим девчонкам рассказала, а они, естественно, растрепали всем, в том

числе и адъютанту. Тот сразу доложил своему командиру. Зайцев хватает эту официантку, сажает в свою машину. Рассказывали, что он решил ее утопить в Дунае, бросив с моста. Но пока ехал, одумался, понял, что если его во время войны за приказ о расстреле техника с должности сняли и из партии исключили, то в мирное время за убийство не пощадят. Он поехал прямо в штаб армии. Зашел к командующему и рассказал ему. Командующий позвонил на аэродром, и ее из этой машины пересадили в другую, потом в самолет и отправили в СССР.

— Как выполнялось пикирование и каково соотношение вылетов на бомбометание с пикирования и с горизонтального полета?

— Бомбометание с пикирования применялось по точечным целям. Если, например, надо бомбить железнодорожную станцию, где стоят эшелоны, зачем пикировать? Мы лучше девяткой накроем всю станцию «сотками» с горизонтального полета. Тем не менее учиться бомбометанию с пикирования мы начали после Курской дуги. Это элементарно, ничего сложного в нем нет. В таких вылетах брали бомбы только на внешней подвеске. Обычно четыре 250-килограммовые бомбы. С «пятисотками» я никогда не летал. Ввод в пикирование обычно производился с трех тысяч метров. Нам говорили, что штурман должен дать команду на пикирование — хлопнуть летчика по плечу. Но я никогда этого не ждал. Когда штурман вывел на цель, дал курс, скорость и ветер, я уже сам слежу за целью, ввожу в пикирование, сразу в прицел ловлю цель. Поймал, сброс и вывод на полутора тысячах. Сразу после сброса бомб включался автомат, ну и сам ему помогаешь. Запомнился вылет на автодорожный мост через Буг в середине июля 1944 года. Полбин из состава своего корпуса отобрал двадцать четыре экипажа и лично повел нас на цель. Перед целью на высоте 3000 метров мы должны были вытянуться в правый пеленг и с пикирования атаковать мост. Первый самолет выходил с левым разворотом и заходил в хвост последнему, замыкая круг. У каждого было подвешено по четыре бомбы. Полбин сказал: «Будем сто раз пикировать. Кто-нибудь да попадет». Хотя потом, когда я учился в Академии, на кафедре воздушно-стрелковой подготовки висел лозунг: «Вероятность попадания бомбы, сброшенной с самолета Пе-2 с пикирования по точечной цели, равна нулю!» В этом вылете я замыкал строй. Так получилось, что двадцать четыре экипажа промазали, а я попал — разбил мост. После этого Полбин приказал самостоятельно выбирать цели для атаки, а их было много — немцы отступали и скопились у переправы. Чаще всего пикирование выполняли девяткой. Но,

конечно, из моих 161 вылета большая часть была сделана на бомбометание с горизонтального полета.

— На каких высотах летали?

— До трех километров. А вот Берлин бомбили с пяти километров. Обычно мы кислородным оборудованием не пользовались, а тут всех проинструктировали. Тем не менее я маску так и не надел — боялся. Еще в Свердловске я видел майора, который, видимо, использовал неотрегулированную маску и обжег себе легкие кислородом. Ну мы-то молодые, могли на пять тысяч и без кислорода, а командир эскадрильи постарше лет на восемь, голова хуже работает — вывалился из строя. Только после войны мы стали осваивать полеты на высотах от пяти до семи тысяч метров. Очень холодно, а кабина насквозь продувается.

— Оборонительное вооружение Пе-2 достаточное?

— В принципе да. У стрелка-радиста ШКАС и БТ вниз. У штурмана БТ и у меня впереди «березин» и ШКАС. К концу войны у стрелков появились авиационные гранаты.

— Реальная скорость у Пе-2?

— Написано 450 километров в час. Я ни разу не видел этой скорости. Обычно 350–320.

— Взлетали поодиночке?

— Вначале да, потом стали взлетать тройками, а в 1944 году — девятками. Ведь иногда в воздухе собирался корпус — 18 девяток! На сбор над аэродромом времени не было.

— Истребительное прикрытие всегда было?

— Когда Полбин летел, то прикрытие всегда было, причем один к одному. В том вылете на мост через Буг нас полк истребителей прикрывал. А когда мы летали на обычные задания, я никогда не видел своих истребителей. Может быть, и прикрывали, я не помню.

— Экипаж у вас всю войну один был?

— Митюха со мной прошел всю войну, а штурмана менялись. В своем технике, старшине Маркетанове, я был уверен, как в себе. Когда нет вылетов, прихожу на стоянку, он около самолета спит в стельку пьяный. Я его не трогаю, знаю, что, как только начнутся боевые вылеты, он сутками спать не будет, будет готовить самолет. У меня техник и стрелок-радист имели вдвое больше

наград, чем другие. Потому что меня уважали. Если я сказал, что надо Маркетанову дать орден — дадут.

— Какие самолеты были лучше, казанские или иркутские?

— По-моему, казанские были получше, помягче. Я летал на «иркутянке», и ничего — потерь в экипаже у меня не было.

— Какой немецкий истребитель наиболее опасен — «фоккер» или «мессер»?

— Конечно, «фоккер».

— На разведку приходилось часто летать?

— Редко. Там же был разведывательный полк, он все делал. Если что-нибудь не хватало, мы фотографировали переднюю часть линии фронта.

— Сколько максимально вылетов в день делали?

— 3 вылета. Но на третьем вылете садились уже поближе, не на своем аэродроме, где были истребители. Один раз ждали-ждали вылета, а командир полка говорит, наверное, уже все, ничего не будет. Сели в машины и поехали в баню. Летчики заходят, конечно, первыми. А тут кричат: «В машину!» Помчались на аэродром, вылет. Все летчики были уже одеты, а один стрелок-радист не успел. Он прямо на голое тело надел свой меховой комбинезон и полетел. Возвращаясь, домой не пошли, а сели у истребителей. Разместились по хатам. Утром сидим за завтраком. Все в обычной одежде, а он в меховом комбинезоне. Украинка говорит: «Сынку, чего же ты паришься? Снял бы!» — «Ничего. Ничего». Мы, конечно, посмеялись над ним.

— Ночью не летали?

— Нет. Хотя сам командир корпуса ночью летал. Но из-за напряженного боевого графика он не успел ввести ночные полеты, а зря. Иногда отправляли на свободную охоту, но очень редко.

— Кроме этого Бугского моста, у вас были какие-то моменты, когда хорошо попали?

— Мы редко промахивались. Все наши удары подтверждались фотографированием. Был случай у нас в полку, когда полк бомбил по одной цели, а один экипаж зазевался и сбросил бомбы секунд, на 10–15 позже, но эти бомбы попали в склад боеприпасов. Взрыв был такой, что потом весь полк по нему отчитался.

— Как были окрашены самолеты?

— В зеленый цвет. Зимой в белый не перекрашивали. У командира корпуса, командиров полков, дивизий самолеты раскрашивали.

— Обычный боевой день как складывался?

— В 2 часа ночи нас будили, и мы шли в столовую на завтрак. Кормили вкусно и сытно, никаких проблем с аппетитом не было. После завтрака, еще затемно, на аэродром. И до вечера, дотемна, сидели на аэродроме: иногда в землянке, а чаще под самолетом на своих парашютах. Я не видел, чтобы кто-то из летного состава спал, все сидят, курят, разговаривают. Когда вошли на Украину, помню, упражнялись в стрельбе по подсолнухам. Задача была так стрелять, чтобы попасть не в сам подсолнух, а в стебель. Играли в домино. Вечером, если было боевое задание, давали 100 грамм, но только тем, кто летал. У инженера эскадрильи всегда был спирт. Я к нему заезжал после войны в Сочи. Я ему говорю: «Вы же нам давали какой-то спирт?» — «Не помню». Откуда он его брал? Вечериночки бывали. В столовой сидели все вместе, по экипажам. Я не мог пить водку. Поэтому после двойного вылета, когда давали целый стакан, официантка театрально, на виду у всего летного состава, подносила мне стакан компота. Я смешивал и выпивал. Жили также экипажами. Разделения по званиям не было. Командир эскадрильи жил с нами. После ужина возле столовой или в каком-либо помещении устраивали танцы.

— Бросали бомбы по ведущему?

— По ведущему. Но полетное задание до нас доводилось. Мы, звеньевые, были в готовности стать ведущими девятки, если командира собьют.

— Чувство страха возникало?

— Нет. Ни страха, ни мандража. Я, помню, удивлялся на командира эскадрильи. Он постарше нас, трясся. А мы что? Наше дело воевать… К потерям относились спокойно, без трагизма. Боевая потеря — ничего не сделаешь. Кстати, за все время я даже не был ранен.

— Трофеи брали?

— Я очень был брезгливый. Ничего не брал. Командир полка пианино отправил в Москву на Ли-2 со своим адъютантом. Из Вены ему привезли автомобиль! А мы что? В кабину не возьмешь ничего.

— Какое было отношение к немцам?

— Ненависти не было.

— К войне какое было тогда отношение?

— Это работа. Но мы ее выполняли ответственно. Знали, что могут убить, но просились на вылеты.

— Как далеко вы обычно базировались от линии фронта?

— Не дальше 100 километров. Истребители и штурмовики — 30. Когда мы садились на их аэродром, это страшное дело. Это все пропито, никаких личных вещей у них не было. Даже портянки продавали за самогонку. А мы интеллигенция: нас кормят в столовой, нам готовят кровати.

Я однажды встретился с командиром зенитной батареи. Пошел такой разговор, кто кого. Я ему говорю: «Давай. Я лечу тебя бомблю, а ты в меня стреляешь. Посмотрим, кто кого!» Конечно, это все осталось на уровне разговоров.

— Случаи трусости в полку были?

— Пришел к нам один старший лейтенант с орденом Красного Знамени. До этого он был ночником, летал на Ил-4. Он отказался летать на Пе-2. Его судили, отправили в штрафной батальон. Пробыл там три месяца, жив остался и вернулся к нам. Но летать все-таки на Пе-2 не стал.

— 9 Мая как встретили?

— Сказали, что война закончилась. Все выбежали, начали стрелять из пистолетов. Залезали в свои самолеты, стреляли из пулемета. Я ни того ни другого не делал. Эйфории у меня не было. Закончилась и закончилась, все нормально.

Кабаков Иван Иванович

Я родился на Ставропольщине в селе Сергеевка Александровского района в 1922 году. В четыре года остался сиротой и воспитывался в детском доме, находившемся в селе Благодарное. Лет в пять меня взял в приемыши крестьянин, у которого было свое хозяйство: корова, лошадь, куры. Он посылал меня в ночное и, помню, порол за то, что я не хотел молиться. Но характер у меня уже тогда был сильный, и я, несмотря на побои, продолжал отказываться от молитвы. Вскоре, поняв, что я ему не родной, убежал от него в школу, а там попросил отправить меня обратно в детдом к своим друзьям-товарищам. Конечно, жизнь и там была не сахар — после революции особо не зашикуешь, ели что найдем (макуха (жмых) считался деликатесом!). Помню, на чердаке ребята в поисках еды нашли коровью шкуру. Она же несъедобная, но мы ее отварили, потом резали на ленточки и каждому давали. Проглотить ее было невозможно — сидели, высасывали из нее жиринки.

Окончив семь классов, решил пойти в кавалерийское училище, но тут к нам в детдом пришел летчик. Мы на него смотрели, как на инопланетянина! Я тут же переменил свое решение и захотел пойти учиться на летчика, но как реализовать свою мечту — пока было не понятно.

После детдома меня определили в Ставрополь в артель «Фоторабочник». Поскольку я был еще несовершеннолетним, эта артель должна была меня научить профессии и, соответственно, взять на содержание. В 1938 году в городе открылся аэроклуб. Набирали в него по объявлению в газете. Что такое аэроклуб, понятия я не имел, но решил пойти, узнать. Пришел. Мне сразу говорят: «Давай, проходи медкомиссию». Прошел медкомиссию, а что дальше делать, не знаю. Так и ушел… Потом меня вызывают: «Почему ты не являешься на занятия? Мы тебя зачислили в аэроклуб, учиться на летчика». Вот так я начал учиться. Поначалу в аэроклубе самолета не было. Мы изучали теорию и матчасть по схемам. А потом один самолетик У-2 нам доставили. Естественно, что обучение шло в ущерб моей работе (я занимался в основном позитивной ретушью). Директор артели начала меня укорять: «Мы должны тебя кормить, обеспечивать жильем, а ты не работаешь». Я сказал: «Все ясно, но для меня сейчас важнее освоение летного дела». Ушел из этой артели. Питался базаром, а проще говоря, воровал. Жил на вокзале. Обносился, обуви нет. В первый самостоятельный полет на У-2 вылетал босиком. Начальник аэроклуба говорит: «В истории авиации такого еще не

было! Как ты будешь летать?» Но старые инструктора, подумав, выпустили меня. Я взлетел и запел. Наконец я — свободная птица! Какая была радость! Я сам лечу! Без «попки»-инструктора! Сделал полет. Доложил. Меня спрашивают: «Почему ты босиком?» Вкратце рассказал, что из детдома, находился при артели «Фотоработник», что меня фактически прогнали. Через некоторое время директор артели меня нашла: «Работай сколько можешь, только не убегай». Видимо, получила втык по партийной линии. Инструктора в складчину купили мне пальто и сапоги — стал выглядеть прилично. Окончил аэроклуб в 1939 году. Экзамены у нас принимали инструктора из Ейска. Все экзаменационные перипетии прошел — свободный, вольготно гуляю. Решил «зайцем» съездить в Грозный. Вернулся. Вдруг встречается начальник аэроклуба Пономарев: «Ты что здесь гуляешь?! Все уже в училище!» — «А я откуда знаю? Мне никто не говорил». — «Срочно иди в военкомат, бери документы и в Ейск!» Приехал в Военно-морское авиационное училище имени Сталина, экспромтом сдал экзамены. На мандатной комиссии меня спросили, в какой род авиации я бы хотел попасть. А я об авиации имел самое поверхностное представление. Только из разговоров с курсантами училища узнал, что есть истребительная, бомбардировочная. Я попросился в бомбардировочную авиацию. Они посмотрели на меня, а я же роста небольшого, меня и потом в полку «маленький Чкалов» называли: «Ты же из-под стола еле-еле выглядываешь? Тяжело тебе будет». — «Освою самолет, на трудности жаловаться не буду». — «Если будет тяжело, тогда переведем в истребительную авиацию».

Моя группа уже летала на Р-5. Сажусь за изучение матчасти, сдаю экзамены, догоняю группу и вылетаю самостоятельно чуть ли не первый! Инструктора, который меня обучал, я потом встретил в немецком лагере под Красноармейском. Он летал на Ил-2. Взрывом его выбросило из кабины. Парашют полностью не раскрылся, и он при приземлении сильно ударился. Пожил три дня и умер… хороший инструктор был… Когда на СБ начали летать, он даже завидовал тому, как у меня виражи получались.

Окончил училище на СБ в мае 1941-го. Немного задержался, ожидая назначения, а тут война. Мы, юнцы, стали проситься на фронт, и вскоре я получил назначение в 40-й БАП ВВС ЧФ. Полк базировался в Джанкое. Матчасти фактически не было. Только одна эскадрилья летала на СБ. Из Херсона на Пе-2 прилетел капитан Цурцулин. Ему было поручено переучить нас на этот самолет. Для этого отобрали группу человек семь, в том числе и меня. Капитан вывез командира полка, но второй или третий «курсант» разбил самолет на посадке. Конечно — новый самолет!

Если на СБ садились на 180–200 километров в час, то здесь посадочная скорость 280 километров в час!

В июле нас, безлошадных молодчиков, направили в 1-й ЗАП в город Саранск. Туда же прибыл на переучивание и пополнение 73-го БАП ВВС КБФ, командовал которым Герой Советского Союза Анатолий Крохалев. Полк понес большие потери, и летного состава в нем было дай бог одна эскадрилья. Меня зачислили в 3-ю эскадрилью этого полка. Обучение шло тем же методом, что и в Крыму, — спарок не было. Вывозил командир полка. Он летает, я сижу на штурманском сиденье, наблюдаю. Сели, он меня спрашивает: «Понял?» — «Ничего не понял». — «Ничего, сынок, захочешь жить, сядешь». Я взлетел. Скорость 350 километров в час по кругу, кренчик не более 15 градусов, такой радиус получился, что чуть не потерял аэродром, тем более что дело было уже зимой и ориентироваться на засыпанных снегом просторах было крайне сложно. Решил зайти на второй круг и на посадку, сел. Вечером командир полка строит полк: «Сержант Кабаков, выйти из строя». Я вышел. «За отличное освоение новой техники объявляю Вам благодарность». — «Служу Советскому Союзу!»

Закончив переучивание в январе 1942 года, полк наземным путем поехал в Иркутск на завод, получать новые самолеты. К этому времени самостоятельный налет на «пешке» у меня был порядка пяти часов. Получили 32 самолета. Командиру полка вручили именной самолет, собранный на деньги МОПР (московская организация помощи революционерам). Маршрут от Иркутска до Ленинграда по полетному времени был в несколько раз длиннее, чем мой общий налет на этом типе самолетов! До Казани летели по «компасу Кагановича» — вдоль железной дороги. Обслуживание трассы было очень примитивным. Запасных аэродромов практически не было, метеорологическое обслуживание было слабым. Во время перелета полк потерял два самолета. Один загорелся под Красноярском. Экипаж погиб. Второй самолет сел в Канске с убранным шасси. Но можно сказать, что мы справились с перелетом. Следом за нами летел полк армейской авиации. Так они только пятнадцать самолетов догнали до Казани.

Из Казани два самолета надо было перегнать в 40-й БАП ВВС ЧФ, базировавшийся в Краснодаре. Полетели мой командир звена и я. Перелет был полон приключений. Под Сталинградом нас, приняв за Ме-110, обстреляли зенитки. Сели под Ростовом, перекусили, заправились и полетели дальше. В районе Тихорецка стрелок говорит: «Справа две приближающие точки». — «Понял. Смотри внимательно. Будь готов к отражению атаки». Тот

перезарядил пулемет Березина. Думаю: «Добавлю скорость, посмотрю на их поведение. Может быть, это наши истребители И-16 дежурят». Действительно, самолеты отстали. Садимся на бетонку военного аэродрома. Стрелок пулемет на предохранитель не поставил, и от вибрации произошел самопроизвольный выстрел. Пуля разнесла хвостовое колесо. Я самолет удерживал до конца полосы, но потом пришлось воспользоваться тормозами, и он выкатился. На стойке дорулил до места стоянки. Финишер побежал докладывать командующему, не уточнив, в каком состоянии самолет. Дали команду: «Срочно лететь в Анапу». Потом — в Геленджик. Потом — отставить. Я говорю: «У меня самолет не исправен. Как я полечу?» Нашли дутик от СБ (они идентичные). Заменили. Карта у нас кончилась. Спросили у инженеров, которые машину восстанавливали, как лететь. Те махнули рукой: «Полетите туда, а там тригонометрический знак, и возле него аэродром». Полетели на юго-запад. Вскоре увидели зеленое поле, выложен белый знак «Т». Раз ведущий садится, я за ним. Оказалось, это ложный аэродром! Хорошо, что сели вдоль пропаханных борозд, а если бы поперек, то нам бы хана. Вскоре перелетели в Елизаветинскую, где стоял 40-й БАП. Две недели там просидели, в полк нас так и не зачислили. Потом пришел приказ возвращаться в свой полк. Через Москву добрались до Ленинграда. Тут же дали самолет, и на боевой вылет. Летели бомбить военно-морскую базу у города Хельсинки. Я в Ейске над морем летал, но что такое Азовское море — болото! А тут Балтика… Высота три тысячи метров, а кажется, что оно прямо под тобой. Я ничего не понял в этом вылете. Ни зениток, ни вражеских кораблей не заметил. Потом вылеты пошли своим чередом. Полк базировался на аэродроме Русская Гражданка рядом с Пискаревским кладбищем. Летное поле представляло из себя наскоро утрамбованные огороды местных жителей. Раскисал он мгновенно, и часто приходилось взлетать порожняком, лететь за бомбами на аэродром Приютино, где стояли 1-й Гв. МТАП и 51-й МТАП.

В мае нам дали бомбить Ивановские пороги. Повел группу командир полка. Приказано было бомбить с горизонтального полета «по ведущему». Звено Крохалева чуть раньше сбросило бомбы, и они попали по своим, а остальные сбросили с небольшой задержкой, и они разорвались на немецких позициях. Видимо, командир полка «хорошо» попал — его сняли и куда-то отправили, а нам прислали бывшего командира штурмового полка подполковника Курочкина.

К августу месяцу от полка осталось четыре машины. 11 августа полку была поставлена задача помочь наземным войскам

прорвать немецкую оборону в районе Синявинских болот.

Для этого оставшиеся самолеты должны были взять по десять «соток», встать в круг на высоте 1000 метров и сбрасывать по одной бомбе за заход. Делалось это с целью отвлечения зенитных средств от групп штурмовиков, которые также должны были нанести удар. Сразу после взлета у одной из машин забарахлил мотор, и она вернулась. Полетели втроем. Прикрывали нас десять «Харрикейнов» из 3-го ГИАП. На седьмом заходе нас атаковали истребители. Двоих они сбили. Ранили стрелка-радиста. Один снаряд попал в двигатель — палка встала, второй снес всю носовую часть, так что ноги с педалями почти на улице оказались. Сижу, как в аэродинамической трубе. И ведь, как на грех, очки не взял — думал, летим недалеко, всего восемьдесят километров. Слезы текут, почти ничего не вижу. Вся электрика отказала, на приборной доске только компас и указатель скорости работают. Подошел к аэродрому на высоте метров семь и тут же плюхнулся прямо с бомбами, не выпуская шасси. Сразу после вылета получил разнос от командира полка за не сброшенные бомбы. А как их сбросишь? Высоты-то не было! Кстати, самолет после этого вылета восстановили.

Возобновилась наша работа только в начале сентября 1942 года. Осенью вышел приказ о единоначалии. Комиссарам пришлось вспоминать свою исходную военную специальность. В нашей эскадрильи комиссаром был бывший штурман. Мне, старшине, но уже награжденному орденом Боевого Красного Знамени, дали провезти этого капитана. Целью служил щит размером двадцать на двадцать метров, плававший посередине озера. Сначала надо было сделать промер ветра на трех курсах, чтобы рассчитать угол сноса при пикировании. Штурманские навыки у него были потеряны, и мы долго колупались, но потом вроде он сделал расчеты. Бомбили с 3000. Пока он смотрит в остекление кабины, цель видит, а в прицел найти ее не может. Все же зашли, я вошел в пикирование, а штурман должен перед сбросом шкалой электросбрасывателя вхолостую отработать, чтобы сеть получила напряжение. Он этого не сделал. Я жму на сброс, а бомбы не отделяются. Вышел из пикирования, набрал высоту, еще один заход — та же история. Говорю: «Будем бросать аварийно с горизонтального полета. Скорость максимальная, высота 1000 метров. Рассчитывайте». Рассчитал. И мы как долбанули в берег! Деревья посшибали. Хорошо, что там никого не было. Прилетели на аэродром. Он давай крыть специалистов! Пришли оружейники, все проверили, все работает. Он немножко поутих, а то, я помню, раньше все критиковал нас: «Вы, летчики, по немцам попасть не можете…» В тот же день сделали еще один

вылет. Идем бомбить с 2000 метров. Говорю: «Смотрите внимательно. Сбрасывать надо между 1200 и 1000 метрами, если провороните, то воткнемся — просадка 900 метров». Первую бомбу он положил метрах в двадцати от щита. Я говорю: «Так держать. На щиту стоит бутылка водки, надо ее разбомбить». Заходим вторично — 15 метров. Прилетели. Он доволен: «Буду на фронте с тобой летать». — «Товарищ капитан, собьют нас сразу, вы навык потеряли, а у нас с Борисом Кулаковым слетанный экипаж». И точно, сбили его в первом же вылете.

Как подбирали экипаж? Начальство принимало решение. Мне, сержанту, дали Бориса, который был младшим лейтенантом. Как им командовать? Но мы с ним постоянно летали и хорошо ладили. Стрелки-радисты в экипаже менялись. Одно время со мной летал Владимир Протенко — легендарный стрелок-радист из флагманского экипажа полка Преображенского, летавший бомбить Берлин в 1941 году.

Как выполнялось пикирование? Тут много нюансов. Поначалу пикировали одиночными самолетами, растягиваясь гуськом. В ходе войны стали пикировать сначала звеном, а потом и поэскадрильно. Ввод в пикирование осуществлялся по команде штурмана, не доходя 37 градусов до цели. Тут много зависит от летчика, скорости его реакции, темпа ввода в пикирование. Один может энергично, добавив газу, другой — замедленно. Штурман должен учесть эту особенность и дать команду на градус раньше или позже. Ввел самолет в пикирование. Поначалу мы старались цель загнать в коллиматорный прицел, стоявший перед летчиком. Потом от этого отказались. Штурман рассчитывает поправку на ветер, ты оставляешь цель сбоку так, что самолет на нее сносит. Угол пикирования держали 70–80 градусов. По описанию, Пе-2 мог выйти из пикирования в 93 градуса, но, конечно, мы до такого не доводили.

Сброс осуществлял штурман и тут же хлопал меня по плечу, чтобы я выводил. Перегрузки, конечно, значительные. На приборной панели было две лампочки: зеленая и красная.

Красная загоралась при перегрузке выше шести крат. Но тренированный летчик выдерживал такие перегрузки спокойно. У меня был такой случай. Пошли на пикирование, и вдруг откуда-то вылетает разводной ключ и летит передо мной! Думаю: «Он же при выводе обратно полетит!» Хватаю его рукой и штурману отдаю, а сам продолжаю пикировать.

Все бомбы сбрасывали в одном заходе, если не ставилась иная задача.

В январе 1943-го принимали участие в прорыве блокады Ленинграда. Нам дали цель — здание 8-й ГЭС, стоявшее на самом

берегу Невы. Причем сказали, что ни одна бомба не должна попасть на лед, поскольку по нему будут переправляться войска. Я сделал четыре вылета практически с предельной нагрузкой — двумя 500-килограммовыми бомбами. Вскоре мне присвоили звание младшего лейтенанта и наградили вторым орденом Боевого Красного Знамени.

Я не хвалясь могу сказать, что летал очень хорошо. Мы летели шестеркой в сопровождении шести Ла-5 бомбить военно-морскую базу Котка под Хельсинки. Я вел звено. Еще не долетая до цели, на нас напала группа немецких истребителей. Взяли в тиски. У штурмана отказывает пулемет. Я говорю: «Стреляй из ракетницы, но только одним цветом, не делай фейерверк». Пашку Царева, моего однокурсника по училищу, сбили. Все самолеты были повреждены, один сел на вынужденную в Кронштадте, а четверо долетели до аэродрома. Подходит комиссар дивизии. А у меня на самолете ни царапины! Спрашивает меня: «Сынок, а где ты был?» — «Там же, где и они». — «Почему самолет целый?» — «Воевать надо уметь!» По сути дела, самолет был безоружен, но за счет маневра скольжения, слаженных действий экипажа сохранил самолет. «Надо всему личному составу взять на вооружение твой опыт. И хорошо бы иметь вторую ракетницу».

— Из немецких истребителей какой наиболее опасным считался?

— «Фоккер» в 42–43-м еще редко попадался. Сталкиваться приходилось в основном с «мессерами». Нам выделяли истребительное сопровождение, но поначалу это были И-16 и «Чайка». У них скорость 300, а у нас 360. Так они нам кричат: «Не бросайте нас!» Разве это защита?!

— В чем летали?

— В обычной форме. Поскольку летали над водой, полагался жилет. Жилеты были оранжевые, надувались автоматически, при попадании воды в коробку с химическим реагентом. Были и другие, наполненные морскими водорослями. В кабине стрелка радиста находилась лодка ЛАС-3 на троих.

— Чем занимались в свободно евремя?

— Девушками. Война войной, а любовь любовью, это естественная природная потребность, хочется отвлечься. В полку были оружейницы, метеослужба, официантки. Ходили в клуб на танцы. Молодость есть молодость, ни голод, ни потери не мешали… Я ведь шесть «туров» пережил. Весь личный состав перебьют, в кубрике все кроватки убраны, и я один. Какой тут

сон? Лежишь и думаешь: «Ведь придет и твоя очередь…» На этой почве потерял аппетит. Обратился к полковому врачу. Он выписал мне порошки — не помогает. Перед самым заданием к самолету приносили бутерброды и кофе, а я есть не могу. Официантка плачет: «Ты же упадешь!» Тогда врач мне выписал стакан вина и порошок шиповника. После этого аппетит появился.

Привыкнуть к потерям невозможно, но смерть, как чужую, так и возможную свою, я со временем перестал воспринимать болезненно. Получаем задание, дается общая обстановка и возможное противодействие противника. Сидит личный состав, и я вижу, как люди переживают, а я почему-то всегда был спокоен.

Вот такой случай вспоминается. Полетели звеном на артбатарею, что Ленинград обстреливала. Повел нас командир эскадрильи Немченко, бывший преподаватель тактики в Молотовском техническом училище. И начал он нас перед вылетом учить: «Если видишь огонь, убирай скорость». Глупость! Надо быстрее проскакивать зону обстрела. Подошли к цели, а перед нами море заградительного огня. Курзенков Александр и я, мы добавили скорость, чтобы быстрей проскочить, а он сбавил. В итоге его подбили, и он на Лисьем Носу сел на лесную вырубку, а там пеньки. Весь экипаж погиб, а мы пришли на аэродром целыми.

— Приметы, предчувствия у вас были?

— Нет. Вот в полку штурмовиков — да. Один летчик летал в белом шарфе, другой с собачкой, третий талисман на стекло вешал. Каждый рассказывал историю, как в каком-то вылете он не взял талисман и его подбили. У нас в полку такое тоже было, но я, Фома Неверующий, считал и считаю, что от судьбы не уйдешь.

— Чему учили молодое пополнение?

— Прежде всего должен быть четкий строй. Звено — это боевая единица, прикрывающая себя единым огнем. Максимальная осмотрительность. Летчик должен видеть не только вперед, но и что творится у него сзади. Самое главное, видеть хорошо ведущего и выполнять его команды. Ну и, конечно, нужно знать особенности пилотирования самолета. Пе-2 самолет строгий, ни в коем случае нельзя терять скорость, иначе ты будешь на лопатках. Если на посадке допустил «козла», он сразу валится на левое крыло. Выправлять надо рулем поворота. Ногу дал — выправил. Нельзя отдавать ручку. Надо ее зажать в нейтральном положении, а потом досаживать, и он легко садится.

— Не посылали на штурмовку?

— Нет. Самолет совершенно не приспособлен. Чем штурмовать? ШКАС и БС? Маловато.

— Командир полка много летал?

— Нет. Летал там, где менее опасно, но бомбовую нагрузку меньше не брал.

— Как Вы относились к немцам?

— Как к противнику, противоборствующей стороне.

Надо сказать, что летный состав жил относительно неплохо — нам давали хлеба 600 грамм, были американские консервы, а вот техники голодали, я уже не говорю о простых жителях. На них страшно было смотреть — ходячие трупы. Они приходили к нам на аэродром, и мы чем могли подкармливали.

Продукты нам выдавали по талонам. Если ты их потерял, то должен составить рапорт с описанием где и по какой причине. И вот как-то, еще летом 1942 года, пришли данные, что якобы у противника на Ладожском озере появились торпедные катера. На разведку послали экипаж Боровикова. Одного, без прикрытия. Он на такую высоту забрался, что у его штурмана Гриши Давиденко пулемет замерз. Как они потом рассказывали, к ним пристроился «мессер» и на пальцах спрашивает: «Сбить с одного захода или с двух?» Ну они ему в ответ кулаком погрозили. Идут с понижением, выжимая максимальную скорость из машины. С первого захода немец вывел из строя один двигатель, со второго — другой. Приводнились в Ладожское озеро, «мессер» их добивать не стал и ушел. Стали выбираться, а колпак в полете сбросить забыли. В полете его струей воздуха легко срывает, а на земле попробуй открой! Штурман щупленький был — выскочил через турель, а Боровиков, сам парень здоровый, задержался, а тут жилет стал наполняться. Но вот что значит жить захочешь — сделаешь! Он вылез через турель штурмана! А тут в кабине талоны на питание всплыли. Он обратно! Чуть не утонул с самолетом. Спасли их рыбаки. Подобрали.

Весной 1943 года наша шестерка вывела из строя Нарвский мост, но примерно через месяц немцы его восстановили. В начале июня пришел приказ освоить полеты на Пе-2 ночью. На нем и днем не так-то просто летать, а тут ночью. Тренировались я, два комэска и командир полка Курочкин. Так четверкой в ночь с 18 на 19 июня мы и полетели. Это был мой 76-й боевой вылет. Комполка еще сказал: «Слетаем и буду представлять тебя на Героя». Отбомбились с горизонтального полета. На отходе от

цели мой самолет был подбит. Шел сколько мог на одном двигателе — посадочные щитки выпущены на пять градусов, скорость в пределах 300 километров в час. Меньше нельзя — упадешь.

Дотянуть до линии фронта не получилось. Пришлось садиться на лес примерно в трех километрах от нее. Я экипажу сказал, что, кто желает, может прыгать. Все отказались. При посадке Бориса Куликова, который не был пристегнут, выбросило из кабины, и он сразу погиб. Я ударился головой о приборную доску и потерял сознание. Стрелок-радист Николай Смирнов вылез и ходил возле самолета. Видимо, решил, что я погиб. Когда пришел в себя, увидел, что самолет горит. Быстро расстегнул привязные ремни, снял парашют, выскочил из кабины. Только отошли метров на сто, как самолет взорвался. У меня рассечена бровь, кровь хлещет, как из барана. Как остановить? Мочой… Настроение отвратительное. Слабость. Куда идти? Где линия фронта. Сели под деревом. Снял ордена, медаль «За Оборону Ленинграда», прикопал там же вместе с документами. Оставил только комсомольский билет.

Прошло время. Решаем со стрелком-радистом, куда нам идти. Линия фронта на одном месте стоит уже не первый год, ночи белые — нам ее не перейти. Решили идти в тыл. Пошли. Вскоре за нашими спинами послышался лай собак. У Николая наган, у меня ТТ. Залегли в кустах. Несколько раз рядом с нами проходили немецкие солдаты, но нас не обнаружили. Но в конце концов собаки навели немцев на нас. Их было человек пятнадцать, но мы решили принять бой. Они стали бросать гранаты, и меня ранило в левое предплечье. Расстреляли все патроны, при этом убив двоих и ранив трех человек. Решили сдаться. Вышли. Вдруг один из немцев открыл огонь из автомата мне по ногам. Может, мы его друга убили, а может, из-за того, что я был одет в черную морскую форму. Четыре пули прошли навылет, не задев кость, а пятая застряла в ступне. Я упал.

Стрелок-радист вышел, ему дали прикладом под задницу и пешком погнали в тыл.

Меня раздели догола, так что, я остался в чем мать родила. А нам говорили, что над пленными немцы проводят экзекуции, вырезают звезды и так далее. Думаю: «Сейчас начнут!» Вместо этого мне обмотали раны бумажными бинтами. Немцы остановили проезжавшую мимо санитарную машину, положили меня туда. В ней уже были немецкие раненые. Один из них, лежавший на нижней скамье, говорит: «Ой! Иван! Гитлер капут!» А у меня мысль: «Вам всем пиздец!»

Привезли в госпиталь. Положили на пол в прихожей. Пуля,

что осталась в левой ступне печет, жжет. Кручусь, крою матом немчуру. Подошла русская сестра, работавшая в этом госпитале: «Сынок ты не ругайся, а то убьют». Немецкие врачи в первую очередь оказали своим раненым помощь, а потом уже взяли на операционный стол меня. Положили на лицо маску: «Иван, считай!» — «Да пошел ты!» Молчу, а сам думаю: «Откуда они знают, как меня зовут?!» Наркоз подействовал, мне обработали раны. К вечеру пришел в себя. Посмотрел: лежу один, а у дверей фриц с автоматом. Зачем? Как я убегу с простреленными ногами?! Вскоре пришли офицер — мне показалось что полковник, и с ним подтянутый переводчик. Я лежу под одеялом. Думаю: «Сейчас будут пытать». Немец спрашивает: «Как ваше самочувствие? Как ваше здоровье?» Я молчу. В душе матерюсь. «Мы знаем, кто вы, с какого аэродрома вылетали, ваше полетное задание». — «А что вы от меня хотите?» — «Мы хотим знать, где и когда будут проводиться действия по прорыву блокады Ленинграда». — «Я солдат, мне дали команду идти в бой, и я пошел. Сказали остановиться — остановился. Где, когда и что будет, до меня командование не доводит». — «Почему спрятали ордена? Собаки их разрыли. Есть приказ фюрера награды у пленных не отбирать». — «До нас приказы фюрера не доводят». На этом наша беседа закончилась. Перевезли меня в деревню Выреца. Причем таскали на носилках два охранника! Видал, какой я пуп земли! Когда раны начали подживать, меня перевели в лагерь в Красногвардейске. Оттуда в Псков. Потом Рига, лагерь люфтваффе в Лодзи. В последнем лагере я пробыл довольно долго, наверное, до середины 1944 года. Хотя лечения, как такового, я не получал, но был молод, раны заживали быстро, и к концу 1943 года я уже начал ходить.

Офицеры жили отдельно и на работу не ходили, а рядовых гоняли. Каждую ночь немцы устраивали проверки — все ли на месте, никто не сбежал. Куда там бежать?! Сплошная колючая проволока! Раз в месяц немцы раздевали догола и каждую тряпку ощупывали — нет ли там каких неположенных вещей. Кормили ужасно. Давали хлеб, состоявший из опилок и картошки, а к нему 750 миллилитров брюквенной баланды, в которой не было ни жиринки. Как сейчас бомжи ходят, ковыряются на помойке, так и мы собирали картофельные очистки, отжимали крахмал в воду. Солдат гоняли на работу, они могли что-то прикарманить, а мы сидим без движения. Помню, приснился мне сон, как меня встретили в полку, какие яства стояли на столе… Проснулся и как будто насытился… Всем рассказал. Стукачей, что за баланду доносили, хватало. Вот один из таких и донес, что я агитацию веду. Мне дали трое суток карцера. Заперли в узенькое цементное

помещение, в котором можно только стоять. Я не выдержал. Меня в лазарет. Чуть привели в чувство и опять в карцер. Раз я не досидел трое суток, значит, срок идет по новой. О чем в основном шли разговоры? О еде. О том, как бы быстрей освободиться, выйти из этого ада.

В 1944 году нас перевезли в Нюрнберг. По дороге один из пленных сбежал. Немцы построили нас и расстреляли каждого десятого. Мне повезло… Из Нюрнберга повезли нас в Судетскую область город Комутау, ныне город Хомутов. Лагерь был маленький, всего на двести пятьдесят человек. Охраняли чехи. Они относились к нам по-доброму, да и понимали, что войне скоро конец.

За день до освобождения прошли отступающие немецкие части. Конвоиры нам сказали, чтобы мы не высовывались. А 8 мая ворота лагеря открыл младший лейтенант, сибиряк. Какая же была радость! Пришла наша новая жизнь. Он говорит: «Идите в город, там уже наша власть, переоденьтесь, но не наедайтесь, а то можете умереть». Пошли в магазин, выбирали себе костюм. В подвалах колбасы, сосиски.

На следующий день, раздобыв повозки и лошадей, мы двинулись вслед за дивизией, которая нас освободила. Местные жители встречали нас по-человечески, с хлебом и солью. В один из дней на построении командир дивизии заметил нас, одетых в гражданское: «Это что за войско?» — «Мы бывшие военнопленные». — «Возвращайтесь обратно, там с вами разберутся». Через пару дней вернулись в Хомутово. В лагере уже действовала советская комендатура. Нас, несколько человек летчиков, отправили в дивизию Покрышкина. В штабе дивизии отобрали «своих», а остальным, разбив на пятерки, выдали документы до станции Алкино. Через Варшаву добрались до Москвы. По пути я встретил стрелка-радиста Колю Смирнова. Он после освобождения был зачислен в стрелковую часть и ехал с ней на переформировку.

Целый месяц мы жили в Москве, отдыхали. Помню, в нашей пятерке был летчик-истребитель Смирнов Сашка из Щелкова. Его сбили над Черным морем. Решили мы все вместе отправиться к нему домой. Идем, смеемся — пацанва. Я говорю: «Саша, ты первый в дом не врывайся. Сначала мы войдем, немножко подготовим твою маму к встрече, чтобы это не было неожиданностью для нее». Он вроде согласился, а когда стали к бараку, где его семья жила, подходить, он вдруг побежал и первым туда ворвался. Мать его увидела и упала в обморок — сын с того света вернулся. Привели ее в чувства. Она встала, опомнилась, начала причитать: «Сынок, я чувствовала, что ты

жив». Достала похоронку из комода: «Вот похороночка, а тут ты появился…»

Через месяц поехали в Башкирию. Нас — за колючую проволоку, запретили свидания и переписку. В лагере в основном сидели власовцы, поэтому отношение к нам было такое же, как и к ним, — изменники, предатели Родины. Как же было обидно! Случались и самоубийства. В такой обстановке легко потерять веру… Нас гоняли на вокзал: разгрузка — погрузка. Немцы нас не гоняли! Настроение ужасное, гнетет неопределенность и неизвестность, сколько мы тут просидим. Я говорю: «Давайте писать Сталину». Пишем, а поскольку переписка запрещена, то письма бросали по дороге с работы. Видимо, нашлись добрые люди, переправили по назначению. Наконец началась собственно проверка. Меня вызвали первым. Я рассказал свою судьбу, в какой части служил, при каких обстоятельствах попал в плен, в каких лагерях находился, кто может подтвердить мои показания. Ну, конечно, спросили: «А почему ты не застрелился?» — «Если это требуется, давайте пистолет, сейчас застрелюсь». — «Ну зачем так сразу…» — «Я на что-то надеялся, на судьбу. А сейчас вы мне такие дикие вопросы задаете!»

В августе проверка закончилась. Поскольку я ничем не запятнал себя, то мне разрешили вернуться служить в свой полк. Приехал в Москву в Управление морской авиации. Там меня переодели, вернули погоны лейтенантика, повесили ордена. Приехал в свой 12-й гвардейский полк. Командовал им тогда полковник Усенко, который в 1943-м пришел лейтенантом. Курочкин командовал дивизией. Я пришел к нему, доложился. Он говорит: «Сынок, живой! Мы знали, что ты в плену, но ходили слухи, что ты немцев на Пе-2 летать обучаешь». — «Если бы они мне доверили, я бы уже давно улетел». Дали мне отдохнуть. Прошел медицинскую комиссию. Восстановил летные навыки и был назначен командиром звена, хотя, когда меня сбили, уже был замкомэска.

В начале мая 1948 года приходит посыльный из штаба дивизии: «Срочно явиться в штаб». А там приказ на демобилизацию. Я к майору-особняку: «В чем дело?» — «Если бы на тебе хоть одно пятно было, я бы тебе житья не дал. Сейчас идет сокращение армии и в первую очередь за счет бывших военнопленных. Ну, дорос бы ты до командира эскадрильи, дальше бы тебе роста не было». — «Мне бы долетать еще бы полгодика, чтобы военную пенсию получать. У меня семья, дочь». — «Нет!» Поехал в Главное управление ГВФ, а там в очереди годами стоят — идет массовая демобилизация. Правдами и неправдами я попал на прием к начальнику отдела кадров, а

оттуда в Казахстан летчиком По-2. Так и летал до 1981 года сначала на По-2, потом на Ан-2, а потом командиром корабля Ан-24. За сорок три года в авиации налетал 22 тысячи часов.

Калиниченко Андрей Филиппович

Родился я на Украине под Харьковом. В 1940 году окончил десятилетку и, как и многие в то время, пошел в военкомат, чтобы меня послали в военное училище, — я хотел в танковое, но попал в Ейское авиационное. Вот так я стал летчиком. Училище мне очень понравилось: помещения в училище хорошие, на стенах картины висели, кормили вкусно и обильно, одевали, строгое расписание занятий, командиры замечательные…

Начались занятия с курса молодого красноармейца, потом теория полетов. В 1941 году начались сами полеты на самом простом самолетике У-2. Только закончили программу, и началась война. Я этот день помню, как вчера. Мы находились в лагерях в районе Ейска. Жили в палатках. Погода стояла теплая. Перед началом полетов нас собрали, и мы услышали выступление Молотова. Война! Настроение испортилось. Кто загрустил, кто испугался. Угнетало непонимание происходящего. Почему? Ведь нам говорили, что войны с немцами не будет — заключен мирный договор. Мы радовались, что нам удастся окончить училище, пойти в часть, стать хорошими летчиками. Пока же мы еще ничего не умеем, курсанты, что с нами будет дальше? Такое состояние длилось не долго — жизнь продолжалась, мы затянули пояса и стали учиться дальше. Через месяц или полтора пришел приказ эвакуироваться на восток. Посадили нас в эшелоны, и поехали. Блуждали мы долго — видимо, не знали, куда нас приткнуть. Часть эшелонов пошла в Среднюю Азию, а нас на Волгу, в район Куйбышева, Безенчук. Высадили на чистое поле. До зимы обустраивались — строили землянки для личного состава, классы, столовую. Очень плохо было с питанием. Жили практически на подножном корму, ходили по деревням, побирались: то найдем поле с картошкой, выкопаем, наварим, то осенью арбузов с поля утащим. К весне из курса в 120 человек отобрали двенадцать курсантов для ускоренного обучения и отправки на фронт. Я попал во вторую или третью такую группу. Нас кормили лучше остальных в отдельной комнате. Тут уже жить стало немножко легче.

Помню, нам всем выдали винтовки, длинные такие, со штыком и патронташи. Перед полетом надо было поставить винтовку в пирамиду, а потом забрать. Вечером, когда заканчивались полеты, нас заставляли ходить в караул, охранять аэродром, самолетные стоянки. Нам говорили: «Выберите себе такое место, чтобы вас не видели, а вы видели бы все». Ну, выберешь такое место да и заснешь.

На СБ начали летать только в 1942 году. За лето прошли программу, но поскольку на фронте их почти не осталось, стали переучиваться на Пе-2. А тут зима. Пробовали поставить Пе-2 на лыжи, но самолет тяжелый, курсанты сажают его с «козлами», ничего из этого не получилось. Так что зимой не летали.

Обучение шло на спарке, или, как мы ее называли, «двуштурвалке». Кабина была несколько длиннее, чем на боевом самолете. Курсант занимал место летчика, а инструктор садился сзади. Обязательно летал стрелок, потому что он держал связь с землей. Надо сказать, что машина очень сложная, особенно на посадке. На СБ мы садились так: полностью уберешь газ с моторов, самолет хорошо планирует, скорость маленькая, легко садится. А на этой машине мы садились «на газу». Потому что, если газ уберешь, она почти падает — тяжелая, площадь крыльев маленькая. Заходили издалека и потихоньку на газу шли. Так сейчас все гражданские самолеты садятся. Вот подходишь к земле, если скорость не погашена, самолет коснется земли, чуть-чуть подскочит, инстинктивно летчик отдает штурвал и тогда самолет начинает прыгать. А если штурвал не отдавать, то она сама останавливается. Надо сказать, что не все справлялись, многих курсантов отчисляли. А бывало, сломает летчик пару раз машину, начинает ее бояться и сам просит его отчислить, поскольку летать на ней не может. Лично мне сначала не удавалось сажать ее ровно, без «козла», а потом постепенно, постепенно освоил. Когда полетаешь, уже не глазами видишь землю, а нутром, задницей чувствуешь высоту на посадке. Хотя некоторые летали и воевали, а посадку так и не могли освоить — так и «козлили». Все зависит от природных данных человека.

Конечно, бились… Не много, но раз в два-три месяца инциденты случались. У Саши Аносова при заходе на посадку после третьего разворота отказал мотор. Он пытался попасть на аэродром и не смог. Самолет снижался вдоль главной улицы деревни Приполовенка. Туда он и решил сесть. На пробеге самолет развернуло, и он врезался в дом. Все остались живы, по-моему, никто даже не пострадал. Обычно после аварии летчик становится боязливым, у него начинается мандраж: чуть в полете изменился звук моторов или новое дребезжание появилось, он уже боится, а у Саши этого не было. Он не испугался, продолжал учиться, окончил курс и попал вместе со мной на фронт в 73-й гвардейский бомбардировочный полк. Все нас звали «четыре мушкетера». Аносов, Николаеня, Калиниченко и Сахиев. Николаеня погиб, а мы так и летали всю войну, до самого конца. У каждого был значок, разработали свой кодекс чести, включавший взаимовыручку в бою, совместное принятие решений

о знакомстве с девушками и насчет выпивки. Когда куда кому можно уйти, всегда решали сообща. Мы же дети были…

Я немного забежал вперед. Возвращаюсь к училищу. Самое сложное — это взлет, полет по кругу и посадка. Когда эти элементы освоили, составляется звено и дают примерно часовой полет по маршруту. Два или три полета мы выполнили на бомбометание, но, честно говоря, я ничего не понял. К маю 1943 года на «пешке» я налетал часов двадцать, а общий налет приближался к ста часам. Выпустили нас в звании младший лейтенант. Экипажи формировались там же, в Безенчуке. Составление экипажа — это очень важный момент, потому что без совместных усилий трех человек хорошо выполнить задание и остаться живым невозможно. Нужна слетанность, а для этого экипаж должен друг друга уважать, любить и стараться помогать. Группу выпускников отправляли в специальное здание, туда же приехали штурмана и стрелки-радисты. Нам дали чуть меньше недели самостоятельно подобрать себе экипаж. Познакомились, пообщались. В итоге в моем экипаже оказались Толя Виноградов и Борис Шацкий.

Сформированным экипажам дали несколько полетов по маршруту, на пикирование. Но я тебе скажу, подготовлены мы в училище были очень слабо. Три или пять полетов с экипажем по маршруту, один раз на пикирование — слетанности никакой. А если со штурманом слетанности не будет, то бомбометание будет не точное. Ведь он делает все расчеты, дает команду на ввод в пикирование…

На Балтику было направлено шесть экипажей, остальные уехали на Черное море. Добирались на перекладных. Документы на экипаж были у меня, как командира. Несколько раз попадали под бомбежку. В каком-то городе нас застал налет немецкой авиации. Паника. Мы со штурманом рванули в одно бомбоубежище, а стрелок в другое. Когда закончился налет, мы вернулись на вокзал, а Бориса нет. Ждали, ждали, поезд уже уходит. Мы уехали, решив, что он нас догонит. В полк экипажи приехали в полном составе, а мой без стрелка. Так он и не появился. Может, дезертировал, а скорее всего его задержали без документов, и в пехоту, а там он и сгинул… До сих пор его помню: сержант Борис Шацкий. Он был опытный, уже повоевавший, награжденный орденом Красной Звезды.

Толя Виноградов, мой штурман, оказался болен малярией, но продолжал летать. Бывало, перед вылетом мы сидим около самолета, ждем ракеты, а его затрясло. Мы с механиком его положим, накроем самолетными чехлами. Он немножко полежит, придет в себя, садимся в самолет и летим. Но если приступ

сильный, то я летал с другим штурманом. Так мы воевали восемь месяцев, а потом я заболел плевритом и оказался в госпитале. Больше месяца не летал, и за это время Толя погиб. Их подбили над финской территорией. Самолет загорелся и упал. Мне дали другого штурмана — Михаила Герасимовича Губанова. По паспорту он Максим, но он не любил это имя, и все звали его Миша. До меня он год провоевал с другим летчиком, но того послали на учебу, а его перевели в мой экипаж. С ним мы летали больше полугода. В марте 1945 года ему присвоили звание Героя Советского Союза по совокупности полетов.

Возвращаюсь в 1943 год. Когда мы прибыли на фронт, командир эскадрильи Герой Советского Союза Раков Василий Иванович, получивший это звание еще на финской, проверил у нас технику пилотирования. Надо сказать, что мы, салаги, плохо летали. Поэтому нас перевели на тыловой аэродром Богословы, где дали дней десять на отработку слетанности, бомбометания, изучение района боевых действий. Только после этого нас ввели в боевой состав полка.

Первые боевые вылеты мы совершали по артиллерийским батареям противника. Располагались они не далеко и были прикрыты не так сильно, как мосты или порты. Нам давали возможность втянуться в боевую работу. Первый вылет я сделал в конце июня 1943 года. Вылетали эскадрильей. Взлетели, построились, набрали высоту, и через двенадцать минут мы над целью. Присматриваюсь к земле. Где же там батарея?! Ничего не вижу, хотя перед вылетом изучал и карты, и фотоснимки… За эти годы местность, где стояли немецкие батареи, превратилась в лунный ландшафт — одни воронки. Перестроились в цепочку (пикировать звеньями и эскадрильей мы начали позже). Поскольку я шел ведомым, я решил, что сделаю так же, как будет делать ведущий. Выпустил тормозные решетки. Чуть-чуть запоздал с вводом машины в пикирование, и угол получился почти восемьдесят градусов. Батарею я так и не увидел — видел только разрывы бомб впереди идущего самолета. В центр этих разрывов положил и свои. Машину вывел на тысячу метров ниже положенной высоты. Еле догнал группу.

На аэродроме меня поздравили, как было положено, с первым боевым вылетом, но скомкан он был донельзя. Помню, лег спать и все думал: «Что же такое?! Почему я ничего не видел?!» Спрашиваю своего друга: «А ты что-нибудь видел?» — «Ничего я не видел. Смотрю, командир пикирует, я за ним. Смотрю, у него бомбы отделились — я тоже кнопку нажал».

Почти весь 1943 год мы работали по наземным целям — батареям, мостам, скоплениям войск, поддерживали сухопутные

войска в Синявинской операции. Только когда не было важных наземных целей, нас посылали в море бомбить корабли.

Запомнился вылет на нарвский железнодорожный мост. Полк получил это не срочное, но ответственное задание. Нам дали несколько дней на подготовку. Разработали план вылета. Сделали несколько тренировочных полетов на полигон. Отработали строй, заход на цель, отход от цели. В таких вылетах обязательно давали надежное истребительное прикрытие. Потому что, если вокруг тебя снуют немецкие истребители, у экипажа мандраж, самолеты маневрируют, ты не столько прицеливаешься, сколько думаешь, как бы сбросить и ноги унести. А тут спокойно зашли на цель и так хорошо попали, что 21 день по нему не ходили поезда.

— Кто командовал эскадрильей?

— Сначала Василий Иванович Раков. Авторитетнейший командир. После финской он прошел ускоренный курс Академии в Ленинграде и был назначен комбригом на Черное море. В 1941 году он был направлен в Среднюю Азию в город Танча, где командовал учебным полком. Его обвинили в гибели трех «пешек», которые вылетели по маршруту, попали в снегопад, врезались в землю и погибли. Его разжаловали до майора за то, что он выпустил в непогоду неопытных летчиков, и прислали в полк командиром эскадрильи. В полку он вырос до полковника, получил вторую звезду Героя. У него было чему поучиться и как у командира, и как у человека. После войны он стал доктором наук, генерал-майором.

— Машины как их заводов были в полку?

— Пе-2 делали в Иркутске и Казани. Иркутские были лучше, легче в управлении, хорошо слушались рулей. Но выбирать не приходилось — какую дадут, на той и полетишь. Поначалу мне дали очень плохую машину. Летавший на ней пилот произвел вынужденную посадку с убранным шасси, помял ее. После восстановления она стала тяжелая, да и моторы на ней стояли уже изношенные. Я недолго на ней полетал, и мне дали новую.

— Сколько вылетов прошло, прежде чем Вы начали «видеть землю», поняли, что овладели самолетом?

— По количеству трудно сказать. Сначала один вылет сделаешь, а потом пять дней нет погоды. Сидишь. Навык неустойчивый, он уходит. Перед Синявинской операцией я уже вылетов пять-семь сделал, а сказать, что многому научился, нельзя. А когда началась эта операция, мы постоянно летали. Тут я уже освоился. У нас так считалось: если на первом вылете не

сбили, жди третьего, на нем могут скосить. Если на третьем ты цел — седьмой вылет. Если и тут остался жив — пролетаешь всю войну. Это шутка, конечно. Полк переформировывался каждые полгода. Так что через шесть месяцев я уже считался ветераном.

— Какой Ваш основной противник — истребители или зенитки?

— В основном истребители нас сбивали. За всю войну один или два случая потерь от зенитного огня. В ноябре 1943-го мы вылетели четверкой на подавление огня осадной артиллерии. Вел нас Юра Косенко, мой командир звена, слева шел я, Харитон Сахиев справа, а за ним Сережа Николаеня. Зенитки начали бить, когда мы были на боевом курсе, вот-вот должны войти в пикирование. Смотрю, Харитон и Сережа чуть-чуть отстали, потому что разрывы снарядов между самолетами. Прямо перед вводом в пикирование снаряд попал в самолет Сергея. У него отлетело хвостовое оперение, и он вошел в пике и уже не вышел — так и врезался в землю.

Но от зениток нельзя уклониться только на боевом курсе, а так можно и маневрировать, и высоту менять. А вот если истребители нападут, тут приходится тяжело: хоть виляй, хоть не виляй — он же рядом висит. Тут главное плотнее встать, чтобы несколько пулеметов отражали атаку. И, конечно, маневр. Вот где слетанность важна! Я смотрю вперед, а штурман и стрелок смотрят назад. Если истребитель заходит, они меня предупреждают: «Командир, заходят слева». Истребитель носом рыскает, прицеливается и вот замер — значит, сейчас откроет огонь. Вот тут они кричат: «Маневр!» Только одно слово, а я уже сам знаю, что делать. Надо нырять под него! Если слева — влево, снизу — вниз. Бросил машину, две-три секунды, и снова в строй!

Этой премудрости нас учили командиры — комэск Раков и командир звена Юра Косенко. Юра погиб при налете на Котку. Он полетел с новым штурманом, неслетанные были… На них напали истребители, и они упали в воду…

В конце войны, особенно весной 1945 года, немецкие истребители почти не нападали. Редко, когда пара появится.

— Какой истребитель наиболее опасен — «мессер» или «фоккер»?

— «Фоккер», конечно, представлял большую опасность, поскольку был лучше вооружен и мог атаковать с большей дистанции.

— На каком аэродроме вы базировались?

— Аэродром назывался «Гражданка». Он находился в районе железнодорожной станции Комсомольская. Между современными улицами Вавиловых и Карпинского. Прямо рядом с Пискаревским кладбищем. От станции Ручей мы заходили на посадку. У немцев висели аэростаты, с которых они корректировали огонь, и когда взлетали и садились самолеты, то аэродром обстреливался из орудий. Взлет и заход на посадку осуществлялся через узкие «ворота» — коридор в ПВО города, предназначенный для пролета своих самолетов. Один наш экипаж погиб от огня собственных зениток. Возвращаясь с задания, он отстал от группы и, чтобы догнать ее, решил срезать, не попал в выходные ворота, и по нему открыли огонь. Самолет упал в районе Кронштадта. Стрелок-радист спасся, выпрыгнув с парашютом, а летчик и штурман погибли.

— Где жили?

— В общежитии по адресу Большая Спасская, 56. Это был деревянный двухэтажный домик. Утром нам подавали автобус и везли в столовую. Позавтракали и на аэродром. А если стояли белые ночи, то мы без завтрака ехали прямо на аэродром, а из столовой в семь часов утра нам привозили завтрак на машине. Самолеты стояли в рефугах — высоких строениях из бревен и земли, защищавших их от обстрелов и бомбежек. Бывало, сидим в готовности в кабине, смотрим — по линейке эскадрильи едет машина. О! Везут завтрак! Официантка Анечка подставляет лесенку к кабине, несет котлетки или что-нибудь. Мы прямо в кабине кушаем, а она едет к следующему самолету.

Надо сказать, что я попал в полк, когда блокада была уже частично снята, и нас, летчиков, кормили хорошо. А вот техники и механики вели полуголодное существование. У нас механиком звена был пожилой ленинградец Виктор Михайлович. Он сам недоедал, но все-таки помогал семье. Тем не менее в 1943 году у него от голода умер сын. Так что кормежка была дифференцирована, кому-то давали, кому-то не хватало.

Стрелки-радисты питались отдельно, вместе с техсоставом, хотя паек у них был летный. Только изредка, когда отмечали, например, сотый вылет экипажа, разрешали в офицерской столовой сесть всем вместе.

— Вы пользовались направленными вперед пулеметами?

— Да. На пикировании, если впереди нет наших самолетов, я открывал огонь. Когда мы участвовали в окончательном снятии блокады Ленинграда, в январе 1944 года, то летали в непогоду при высоте облачности до 400 метров, наносили удары по

колоннам отступающих немцев. Если она зенитками не прикрыта, то я сначала как штурмовик пройдусь из трех пулеметов (мои два и стрелка-радиста), потом бомбы сброшу и домой. А вот по самолетам стрелять не приходилось.

— Сколько бомб брали?

— Если мы бомбим с пикирования, то использовали только внешнюю подвеску. Брали две бомбы по 250 килограмм и две «сотки». А если погоды нет и бомбим с горизонтального полета, то использовали внутреннюю подвеску. Туда только «сотки» влезали, а сколько, я уже не помню. Точно могу сказать, что 1000 килограмм не брали.

— Кабина летчика была удобная?

— Очень удобная. Особенно для летчика. У нас и бронеспинка и наголовник бронированный, а вот штурман и стрелок ничем не защищены. Педали и сиденья регулировались. Я ростом маленький, на взлете мне не хватало длины рук, чтобы отжать штурвал и поднять хвост. Поэтому штурмана клали мне под спину свои планшетки, набитые разными документами и картами. Один только раз пришлось и штурману помогать отжимать штурвал. Мы уже базировались недалеко от Кенигсберга, когда мне поручили облетать машину после ремонта. Я сел с экипажем. Перед взлетом дал триммер два пульса на пикирование — это помогает поднять хвост на разбеге. Если этого не сделать, то тяжело отжать штурвал. Начинаю взлет, машина оторвалась и полезла вверх. Смотрю по приборам — скоро упадем, я отжимаю штурвал и не могу. Кричу штурману: «Миша! Помогай!» Вдвоем с трудом отжимаем, и все равно она вверх лезет. Вот-вот упадем. Блинчиком, кое-как зашел, вдвоем с ним сели. Что же оказалось? Когда техники ремонтировали, то на электромоторе триммера перепутали полярность, и вместо пикирования я выставил его на набор высоты.

В целом в пилотировании самолет был прост и, на мой взгляд, лучше, чем СБ.

— Каковы функции штурмана во время полета?

— До пересечения линии фронта он делает расчеты, вносит в прицел необходимые поправки. Как только линию фронта пересекли, он сидеть не будет, он стоит за пулеметом. Даже если я в пикирование ввожу самолет, он стоит и назад смотрит.

Вот если я один лечу, то тогда он командует, прицеливается, дает команду на ввод в пикирование: «Пошел!» А если группой идем, то я пикирую за командиром и штурман никаких команд

мне не дает. Сам веду цель по центральной линии остекления пола кабины, а если есть боковой ветер, то штурман меня предупредит, и я самолет подверну на угол сноса, и ветер его вынесет прямо на цель. Я мог сбросить бомбы самостоятельно, но только аварийно — мне не дотянуться до ЭСБРа.

В сентябре 1944 года мы летали бомбить немецкие корабли в Либаве. Полк сделал, по-моему, девять вылетов и понес очень большие потери, поскольку, помимо портовых и корабельных зениток, рядом сидели немецкие истребители. Первый вылет в этот день мы сделали утром. Потеряли три самолета, но и сами потопили сразу три подводные лодки.

Второй вылет делали вечером. Для нанесения удара мы заходили с моря, чтобы выходить из пикирования в сторону линии фронта. Истребители нас встретили на выходе из пикирования. Начался такой бой! Я помню, девятка Ракова шла впереди. Я вел девятку, которая шла правее. Немцы почему-то начали атаки с одной стороны. Сбили моего правого ведомого. Следующая очередь по мне будет. Даю команду внутреннему ведомому Степану Сухинину перестроиться, а он не перестраивается. Треск пулеметов непрекращающийся. Штурман и стрелок-радист отбивают атаки одну за одной. Вдруг стрелок-радист перестал стрелять. Кричу: «Вася, почему молчишь?!» Ответа нет. Штурман стреляет. Маневрирую по его команде. Атака снизу — и у него прерывается пулеметная очередь. Спрашиваю: «Миша, почему не стреляешь?» А он бросил пулемет, лег и говорит: «Андрюха, готов я». Стрелок молчит, не стреляет. Штурман ранен, не стреляет. Следующая атака с другой стороны, уже бьют по мне. Ранили в ногу и в голову. Кровь потекла по лицу. В левом сапоге хлюпает, но чувствую себя нормально, продолжаю вести самолет. Штурмана периодически потрогаю, он открывает глаза, но не говорит. Выскочили на свою территорию в районе Шауляя. Смотрю, за самолетом Ракова тянется шлейф то ли дыма, то ли бензина. Подбили его. Раков передает по радио: «Иду на вынужденную». Я решил идти за ним, потому что надо спасать штурмана, а то, пока я до аэродрома долечу, он уже умрет. Сели на аэродром Шауляй. Следом за нами сел истребитель Емельяненко, который персонально прикрывал Ракова. У него был приказ: «От Ракова не отставать. Куда Раков, туда и ты». Аэродром только освободили — линия фронта находилась всего в четырех километрах. Вытащили стрелка-радиста Васю Романова. Он был мертв. Снаряд попал в голову, оторвал нижнюю челюсть и разворотил гортань. Пока мы стояли, выясняли, что делать, видим, через весь аэродром мчится автостартер. Раков распорядился нас, раненых, увезти в санчасть.

Сам сел в истребитель Емельяненко и улетел в полк.

Пока нас везли в госпиталь, стемнело. Занесли нас с Мишей в какое-то помещение, пришел врач и сестра с фонарем «летучая мышь». Я чувствовал себя получше, поэтому попросил сначала прооперировать Мишу. Он был тяжело ранен в бок и уже не разговаривал. Сделали ему операцию, промыли, зашили. А потом на стол положили меня. Извлеченную из ноги крупнокалиберную пулю врач подарил мне на память. Примерно неделю мы пролежали в этом госпитале, а потом прилетел полковой доктор Тарасов и забрал нас в Ленинград, в военно-морской госпиталь. Через месяц я уже ходил. Сначала с палочкой, а когда нога совсем зажила, разрешили летать.

— Оборонительное вооружение «пешки» достаточное?

— Нет. Фактически заднюю полусферу прикрывал один пулемет Березина. У стрелка-радиста стоял ШКАС. Он хоть и скорострельный, но калибр у него маленький и дальность стрельбы небольшая. Конечно, это лучше, чем ничего, но роль его скорее отпугивающая. Вообще, положение стрелка-радиста незавидное… Нет, высовываться из астролюка его не заставляли, хотя он мог бы высунуться на полголовы, поскольку от потока воздуха его защищал козырек, но кабина его тесная, брони никакой… Авиационные гранаты были, но я не помню, чтобы мой экипаж их применял.

— Расскажите, как производилось бомбометание с пикирования.

— Для бомбометания были стандартные таблицы для пикирования с разных высот и под разными углами. На боевой курс выходили на скорости 320 километров в час. Пикировали под углом в 50 или 60 градусов. В последнем случае бомбометание было поточнее. Бомбометание могло производиться с высот 3000, 2000 и 1500. Если цель защищена, то старались забраться повыше — на 3000 зенитные автоматы достают, но попасть сложно, а на 1500 по тебе все стреляют. На боевом курсе я выпускаю тормозные решетки. Добавляю газ, чтобы не падала скорость. Штурман включает ЭСБР.

Он должен выставить количество сбрасываемых бомб. Бывало, что мы делали два, а то и больше заходов на одну цель, особенно когда поддерживали пехоту. У моего друга, Харитона Сахиева, моего мушкетера, был штурман Жора Мельников — хороший парень, но в одном, вылете перед тем как сбросить бомбы, он забыл включить электросбрасыватель. Летчик спикировал, нажал на кнопку, а бомбы не сбросились. Мы все

сбросились, построились уходить. А Харитон говорит, что же, я повезу домой бомбы?! Да это стыд и срам! Вышел из строя, зашел на второй круг, предупредил Жорку, чтобы тот включил ЭСБР, и на втором заходе сбросил бомбы. Тут, конечно, по нему немцы лупили здорово. У нас были такие металлические портсигары с папиросами, так он домой привез пробитый портсигар. Если бы не попали в портсигар, ногу поранило бы, а так ничего, жив остался… С бомбами старались не садиться, да и управлять самолетом с ними тяжело. Если вдруг бомба зависла, нужно отойди куда-нибудь в Финский залив и постараться сбросить. Мой стрелок-радист Степанов Миша полетел с другим летчиком на задание, и у них не сбросилась одна бомба, зависла. Мы вернулись на аэродром (базировались в Барках под Ленинградом), при посадке бомба оторвалась и взорвалась. Погиб весь экипаж и самолет.

Когда штурман дал команду, я ввожу в пикирование, ногами вправо, влево шурую, ловлю цель в прицел. Когда она в перекрестии, надо три секунды еще выдержать, чтобы самолет ровно шел, и можно нажимать на сброс. Вот Гриша Буланихин цель еще не поймал, а уже сбросил и одновременно чуть-чуть дожал штурвал. Бомбы попали ему на винты и их погнули. Еле долетел домой.

Сбросил. Включается автомат пикирования. Если уже за землю цепляешься, то ему можно помочь штурвалом. Вывод осуществлялся на следующих высотах: если пикировали с 1500 -700 метров, с 2000–1000 метров, а с 3000–1800 метров. Вышел из пикирования, тут же убираешь тормозные решетки. Ведущий на выходе подбирает моторы, а мы, ведомые, вылетаем на большой скорости. Так что группа собирается в течение нескольких минут. Выход на свою территорию иногда с принижением, а если истребителей нет, то на высоте полторы тысячи метров. Однажды возвращались над Финским заливом, нанесли удар по кораблям эскадрильей. Раков был ведущим. А он был такой азартный летчик! Вот он снижается, снижается, перешел на бреющий, и мы следом за ним. Правило было такое: на бреющем ведомые должны быть выше ведущего, а на высоте или ниже, или на уровне его. Я смотрю, а самолет Ракова настолько идет низко, что за ним буруны на воде. Выскочили на остров Готланд, а тут уже и Кронштадт. Конечно, так лететь можно недолго — слишком большое напряжение.

— Есть в мемуарной литературе такой штамп: когда наши истребители атакуют, немцы, не долетая до линии фронта, сбрасывают бомбы. Наши так делали?

— Вряд ли у немцев такое было. У них же тоже приказ, как и у нас. Если ты уже на боевом курсе, ты не имеешь права ни маневрировать, ни сбрасывать, пусть хоть тебя и собьют. Вот как сбросил бомбы, тогда, пожалуйста, маневрируй. Правда, возможно, если начинается воздушный бой, а идет не строй, допустим, а один или два самолета, то они могут, не долетев до цели, сбросить бомбы. И мы так делали. В моей практике такого не было, а в полку такие случаи были. Был у нас такой летчик Смирнов. Он боялся ходить строем. Все время отставал и тянулся соплей за группой. Он, бывало, сбрасывал бомбы до цели. Его потом отчислили из нашего полка, как негодного.

Однажды мы полетели парой с Сашей Аносовым в район Нарвы. Я шел ведущим, он — ведомым. Облачность была низкая, метров 300. Вышли на колонну отступающих немцев. Договорились, что будем делать два захода. Сбросили бомбы, Саша за мной. Я захожу на второй, с земли плотный огонь. Отбомбился, а Саши моего нет. Мне стрелок-радист говорит: «Командир, уходи, у нас попадание, разбило приборную доску». Запрашиваю Сашу. Не отвечает. Я же ведущий, прилечу на аэродром, меня спросят: «Куда ты ведомого дел? Как ты не знаешь, где он?» Продолжаю запрашивать его — нет ответа. Вышел на свою территорию, перед посадкой в районе Кронштадта над Финским заливом сделал круг, еще раз запросил. У меня такое неприятное чувство, елки-палки, друга, Сашу, мушкетера своего потерял. Прилетаю, сажусь на аэродром, рулю, смотрю, его машина уже стоит. Вышел. Он говорит: «Слушай, Андрей, огонь плотный был, и я нырнул в облака, когда вынырнул, а тебя нет. Я посчитал, что ты уже полетел домой».

— Волнение возникало?

— Конечно. Пока погоды нет и мы не летаем, скучно. Как только дают вылет, особенно если сложный, то тут начинаешь задумываться, как выполнить задание и живым остаться. Вместе со штурманом прокладываем маршрут. Подходим к самолету, садимся в кабину. Вот тут начинаешь мандражить. Как только взлетели, построились, все проходит. Вторично страх приходит на подходе к цели, когда появляются первые шапки от разрывов зенитных снарядов: «Попадут или не попадут?!» Отбомбились, выскочили, все целые или кто-то упал, а я нет, тут уже опять успокоился: «Сегодня до дома долечу». Конечно, потери друзей переживались очень остро. Выпьешь за ужином, придешь в общежитие, ложишься спать, а его койка пустая. Начинаются разговоры, воспоминания, даже слезы — жалко ведь. Ведь мы на фронте так дружили! Мне однажды Миша сказал: «Ты знаешь,

Андрюха, у меня с тобой ближе и нежнее отношения, чем с моими родственниками, братом, сестрой». Когда вместе в бой ходишь, друг друга выручаешь, рождаются очень сильные чувства. Мы бывали в гостях у сестры нашего мушкетера Сергея Николаени, которая жила в Ленинграде. После того как он погиб у меня на глазах, установилась нелетная погода. Отпросились у командира навестить сестру. Сергей был награжден орденом Отечественной войны I степени, но награду ему не успели вручить. Мы решили с Харитоном пойти к сестре и передать ей орден. Поехали на трамвае в город. Когда ехали — ничего, а вот когда подошли к дому, взялись за ручку двери… настроение ужасное. Сестра не знала, что он погиб. Это была для нее трагедия. Мы отдали орден, постояли и ушли.

Конечно, не каждая потеря полка так воспринималась, только тех, с кем близко был дружен.

— Дружили поэскадрильно или всем полком?

— Всем полком. В столовой все вместе, на разборах все вместе. Дружеские отношения были и с истребителями, которые нас прикрывали. Хотя и ругались частенько. Мы их, конечно, больше ругали, за то, что они нас плохо прикрывают. Но и они нас тоже, за то, что мы растягиваемся. Надо сказать, что, когда я пришел в полк, без прикрытия мы никогда не летали.

— Насколько точное бомбометание с «пешки»?

— У нас на полигоне был круг диаметром двадцать метров. Если в него попал — хорошо. Но никогда ты в его центр не попадешь. Немножко, но бомба отклонится.

— Говорят, что много экипажей гибло на третьем или четвертом развороте. Посадочная скорость «пешки» была близка к скорости сваливания?

— На посадке у нас в полку не бились, а вот на взлете погиб один летчик. Он взлетел последним из девятки, решил поскорее пристроиться, дал большой крен и не смог его выправить. Самолет стал снижаться, упустил нос и упал в районе города.

— Моторы надежные были?

— На тех машинах, на которых я летал, стояли М-105ПФ. Отказов у меня не было. В строю ходили на скорости 320 километров в час. Моторы старались не форсировать, поскольку они быстро нагревались. Максимальная скорость у самолета была 540 километров в час, но это если без бомб. Мы на такой скорости не летали. Хотя однажды был случай весной 1944-го…

Днем было тепло, а ночью еще подмораживало. Дали задание вылететь одному на разведку. Проработал задание, взлетаю, смотрю на прибор скорости, а скорость растет и растет. Уже 320, а я чувствую телом, что иду меньше. Смотрю, уже 350, 400 километров. Я разворачиваюсь, сектор газа не трогаю, смотрю — 600 километров в час! Я делаю круг, прекращаю задание и сажусь. А как садиться, если скорость 600?! Хорошо, что уже опыт был, я по внутренним ощущениям машину посадил. Рулю на стоянку, а прибор показывает 600 километров. Механик подбежал: «Что такое командир?» — «Вот прибор барахлит. Проверь». Пошел, доложил командиру, что так и так, вернулся. Вечером мне механик доложил, что он не зачехлил трубку Пито. Прошел дождь, вода попала в трубку и там замерзла. Поэтому прибор отказал.

— Какие взаимоотношения были с политработниками?

— На моем пути я встретил двух замполитов. Первым был полковник Шибанов, вторым — Савичев Тимофей Тимофеевич. Оба очень хорошие люди, хотя и не летающие.

Они выступали при постановке задачи, при разборе, иногда беседовали отдельно с каждым. Какая у них была задача? Похвалить, подбодрить. Если кто-то отличился, они выпускают боевой листок или газету, где пишут статью. Домой родителям напишут о том, что ваш сын воюет достойно. В эскадрилье был парторг, который регулярно проводил политическую информацию. Если кто-то получил письмо от родителей, загрустил, он подсядет к нему, поговорит. А вот со смершевцем сталкиваться не приходилось. Я его и не видел, хотя когда в архиве работал, то приходилось встречать доносы типа «летчик Степан Сухинин после полета рассказывал анекдот, порочащий советскую власть».

— Женщины в полку были?

— Официантки в столовой. Одна девушка была писарем. Помню, звали ее Вера, а вот фамилию забыл. Очень скромная и недоступная. Ни с кем не дружила. Когда закончилась война, их всех демобилизовали. В 14-м истребительном полку, который нас прикрывал, писарем была очень симпатичная девушка. Когда уже увольнялись, полки построили, зачитали приказ о демобилизации. Ей что-то вручили, а мы подначиваем истребителей: «Эх, вы, такую девушку отпускаете! Нетронутую, слабаки!» Романы если и были, то на стороне.

— В чем летали?

— Летом в кителе и брюках. На ногах ботинки или, если дождь, сапоги. Зимой — в меховых или ватных комбинезонах и унтах. Летом шлемофон без меха, а зимой меховой. Помню, у Ракова Василия Ивановича была американская кожаная куртка. Вылетов не было, и нам разрешили присутствовать на спектакле в Выборгском доме культуры. Харитону не было во что одеться, и Раков ему предложил взять его куртку. Нас автобусом привезли в этот дом культуры. Перед спектаклем мы зашли в буфет, выпили, а закусывать нечем — только морсом запивали. Харитон сильно захмелел и испачкал куртку. Как он переживал! Но Раков отнесся к этому эпизоду спокойно.

Когда летали над морем, то надевали пробковые спасательные жилеты, капки.

Летали с орденами — у меня их тогда не много было. Первый орден — Красную Звезду — получил после Синявинской операции. К этому времени у меня было десять или пятнадцать успешных вылетов. За «Ниобе» были награжден орденом Красного Знамени, а второй получил в 1945 году по совокупности.

— Приметы, предчувствия были?

— У меня нет, а у ребят были. Харитон Сахиев завел бороду, хотя у нас бород никто не носил, и говорил, что она его охраняет. Мы, пацаны, шутили: «Дай, Харитон, подержаться за бороду, может, и меня не собьют». — «100 грамм, тогда трогай». У нас были шелковые черно-белые шарфики, некоторые считали, что это талисман.

— Что делали в свободное время? В то время, когда не летали, что делали?

— Если погоды нет, то первые два дня ничего не делали. Отсыпались. Если и дальше погоды нет, то организовались занятия по изучению района, встречи с истребителями, отработке взаимодействия. У нас был тир, в котором мы упражнялись в стрельбе. Проводили занятия с молодыми летчиками и штурманами на знание материальной части, зон обстрела, делились с ними опытом.

— Как Вам полеты над морем?

— Очень неприятно. Особенно поначалу. Однажды мы возвращались с боевого задания и вынужденно сели на армейский аэродром. К нам пристал армейский летчик: «Моряки, как вы там летаете?! Да я бы ни за что! Ничего же не видно, ни берега, ни ориентира!» — Ну мы с форсом так ответили: «Конечно! У тебя же должна быть морская душа, тогда ты сможешь летать над морем».

Действительно, над морем летать очень сложно, поскольку требуется очень точный расчет времени, курса, ветра. Очень много зависит от мастерства штурмана. Но я скажу, что далеко в море мы летали только над Финским заливом, чтобы избежать встреч с истребителями. Обычно же атаковали корабли недалеко от берега.

— Имеются ли засчитанные сбитые самолеты за Вашим экипажем?

— У стрелка Василия Романова, который погиб, было два сбитых самолета. Но он их сбил, летая в другом экипаже. Ни у меня, ни у штурмана сбитых не было.

— Как относились к немцам?

— Конечно, ненавидели. Без ненависти мы не могли бы их убивать. Это чувство воспитывалось и статьями Ильи Эренбурга, и письмами из дома. Моя Родина была оккупирована, и долго у меня не было никакой связи с родными. Только, когда освободили эту территорию, пришло письмо, что все живы.

— Посылки домой посылали?

— Нет. Я посылал только деньги. Нам платили зарплату, за вылеты и за потопленные корабли. Помню, за СКР давали 10 тысяч, а за крейсер 30 тысяч рублей.

Когда ехал в свой первый послевоенный отпуск, у меня был чемодан денег. Я их сестрам раздал. Мне-то они нужны, я был холостой, нас кормили, одевали, а семья жила бедно, даже на еду не хватало.

— Что считалось боевым вылетом?

— Если я получил от вышестоящего командования задание на боевой вылет и пересек линию фронта, то это боевой вылет. Если я линию фронта пересек, но выполнить задание по каким-либо причинам не смог — бомбил, но не попал или вернулся из-за плохих погодных условий, то считалось, что это не успешный боевой вылет. У меня есть не успешный боевой вылет — задание было не выполнено из-за плохой погоды.

— Какие были отношения с техническим составом?

— Очень хорошие взаимоотношения. Мы их любили, а они нас. Никакого пренебрежения не было — боевая работа требует близких взаимоотношений.

— Какоеу Вас общее число вылетов?

— 55 боевых вылетов. Налет 699 часов 20 минут. Потоплено в группе четырнадцать транспортов, десантная баржа одна, три сторожевых корабля, одна ББО и три подводных лодки.

Аносов Александр Петрович

— Когда и где родились, кто родители, где учились?

— Я родился в 1922 году, в г. Ставрополе. Отец у меня рабочий, мать — портниха. До поступления в училище я учился в обычной городской школе. Моя дорога в авиацию — обычная для тех времен. Учась в 9-м классе, в 1939 году поступил в Ставропольский аэроклуб. Лозунг тогда был «Комсомолец — на самолет!». Молодые небом бредили. Когда в аэроклуб поступил, счастлив был по-настоящему. В аэроклубе мы летали на самолете У-2, «по летному времени» вышло часов 15–20. Полный курс: пилотаж, в т. ч. и высший, штурманская подготовка и т. д.; в общем все, что надо знать полноценному летчику. По окончании аэроклуба нашей группе присвоили звание «пилот» и наша подготовка этому званию соответствовала. После окончания аэроклуба в 1940 году моя мечта стать военным летчиком сбылась даже несколько быстрее, чем я мог надеяться. В ноябре месяце (проучившись всего несколько месяцев в 10-м классе школы) я прошел специальную выездную медицинскую комиссию, которая признала меня годным к летной работе, и тогда же, сразу после комиссии (не дожидаясь, пока я закончу 10-й класс), меня направили для поступления в Ейское военно-морское авиационное училище им. И. В. Сталина. Уже в Ейске для поступления в училище надо было сдать весьма строгие зачеты по общеобразовательным предметам. И хотя десятый класс я недоучился, зачеты я сдал успешно.

— А почему именно Ейское училище?

— Наш аэроклуб был «приписан» к Ейскому авиаучилищу, т. е. большинство выпускников нашего аэроклуба рекомендовалось для поступления именно туда (хотя ничто не мешало подавать документы и в другие). Само же авиаучилище было смешанным. Было несколько эскадрилий истребительных, несколько бомбардировочных и даже одна эскадрилья на «летающие лодки» МБР-2.

Я был зачислен в 5-ю эскадрилью — истребительную. Наша эскадрилья училась на истребители И-15бис и И-153 «Чайка». Начали учебу с И-15бис. За год изучили его полностью. Да что там его изучать?! Очень простой по конструкции истребитель. То, что И-15бис устарел, это было понятно даже нам, курсантам. Его и использовали как переходной, для подготовки летчика на более современные типы. Год прошел, «бис» изучили, летаем, осваиваем, «крутим» пилотаж. Начали теоретически изучать

«Чайку». Только теоретически, потому как самолетов этого типа в училище не было. Никто не знал, придут в училище «Чайки» или нет, поэтому наша эскадрилья стала параллельно с И-153 изучать и И-16. В изучении И-16 мы продвинулись далеко — полетали на УТИ-4 и даже успели сделать по нескольку самостоятельных полетов на самом И-16. Ну, а когда в училище появились И-153 (их все-таки прислали, где-то в январе-феврале 1941 года), то только тогда нашу эскадрилью окончательно перевели на освоение «Чайки». Причем не всех курсантов, а только тех, у кого была наилучшая успеваемость. Время поджимало, а истребителем, считай, надо было овладеть меньше чем за год. Те, кто учился похуже, так и продолжили освоение И-16. Суммарно я налетал часов 35 на «бисе», часов 10 на «Чайке» и столько же на УТИ-4. Как уже говорил, сделал несколько самостоятельных полетов на И-16. Что можно сказать об училище? Наше училище было «сильнейшим», элитным. Кроме собственно летного дела, преподавали кучу вспомогательных общеобразовательных дисциплин. До войны нас даже специально учили, как ложку с вилкой правильно держать, танцы преподавали. Курсантская столовая — это столы на 4 человека, скатерти белые, полный столовый прибор у каждого, сервировка, как в ресторане. Считалось, что наше училище должно выпустить не просто летчика ВМФ, а всесторонне развитого авиационного командира.

Началась война, и все планы подготовки курсантов полетели к черту. То горючего нет, то еще чего-то. Летать, можно сказать прямо, перестали. Надо сказать, командование училища умело сделать так, что рацион курсантов даже в военное время был если не хорошим, то вполне сносным. Я, во всяком случае, недостатка в питании не ощущал. Да и другие тоже. Всегда можно было добавки попросить, и тебе ее давали. Через несколько месяцев после начала войны (когда немцы прорвались к Ростову) поступил приказ эвакуировать училище в Куйбышев. Наша 5-я эскадрилья попала на станцию Безенчук (недалеко от Куйбышева), там был хороший аэродром. И вот там нашу эскадрилью сделали бомбардировочной, стали переучивать нас на бомбардировщики, в частности на СБ. Я думаю, что за первый год войны наша бомбардировочная авиация понесла такие потери, что пришлось возмещать их вот таким способом — переводить курсантов-истребителей в бомбардировщики.

Да, еще, видимо, роль сыграло то, что учили нас на «Чайки», а то, что с началом войны этот истребитель безнадежно устарел, стало известно всем, даже нам, курсантам. Похоже, посчитали, что раз им все равно нужно переучиваться на новый тип машин, то пусть переучиваются на бомбардировщик.

Что сказать о СБ — хороший самолет, но именно как самолет. Простой в пилотировании, устойчивый, но воевать я бы на нем не хотел. Как бомбардировщик СБ был несовременный. Скорости нет, маневренности нет, оборонительное вооружение слабое — ШКАСы. ШКАС — это не оружие против тогдашнего современного истребителя. То, что СБ устарел, в училище секретом ни для кого не было. У нас его использовали в качестве переходного самолета перед обучением на Пе-2. На СБ мы научились летать очень быстро, и потому, что это был по конструкции очень простой самолет, да и потому, что к моменту обучения имели большой налет на истребителях. Летчиками мы были уже вполне приличными.

А Пе-2 у нас появились вскоре после перебазирования в Безенчук. К моменту окончания училища у меня налет был на СБ часов 15, не больше. На Пе-2 — часов 135–140.

Выпустили нас только в мае 1943 года, в звании младший лейтенант. (Уже не сержантами, как выпуски до нас.) Из училища я попал в 73-й бомбардировочный авиаполк, прямо в Ленинград. Надо сказать, что училищная подготовка была хорошей. Нас не надо было дополнительно учить, все, что надо было знать и уметь летчику-бомбардировщику на Пе-2, мы знали и умели. Все, что можно было нам дать в тылу, нам дали. Характерно, что большинство из тех, кто выпустился со мной, довоевали до конца войны, потому что они были очень хорошими летчиками. Мы даже в ЗАП не попали, сразу в боевые полки. В ЗАПе нам было делать нечего.

Хотя, когда стали летать на фронте, сразу выяснилось, что та техника пилотирования, которую нам в училище поставили, для боя не годится. Нас в училище заставляли летать строго по «Наставлению по производству полетов». Добуквенно. Плавно, осторожно. Резкое маневрирование не то, что не приветствовалось, а прямо запрещалось. Боже сохрани на бреющий полет перейти!.. «Катастрофа»! На все училище «перетряс»! Наказание строжайшее, вплоть до суда. В училище нам поставили технику полета «обычного» летчика, а не воздушного бойца.

На фронте же выяснилось, что чем «резче» пилотируешь, тем лучше. Этой «резкости» мы научились очень быстро. Обычно уже с 15–20-го боевого вылета начинали такие «зигзуги» на «пешке» выдавать (особенно когда от истребителя уворачиваешься), что потом, после посадки, самому страшно становилось. Когда дело пахнет смертью — крутишься, как можешь!

— Групповую слетанность в училище отрабатывали?

— Обязательно. Много летали в составе «тройки» и «девятки». Я очень хорошо ходил в строю. Я немножко «леворукий» («переученный» левша), поэтому очень хорошо ходил левым ведомым. На фронте это здорово пригодилось. Когда командир нашей дивизии шел на боевое задание, я у него всегда был в левом пеленге. Комдив звонил командиру полка Ракову: «Я иду на боевое. Аносова поставьте ко мне в левый пеленг».

— Вы всю войну в одном полку провоевали?

— Да, в 73-м бомбардировочном авиационном полку КБФ. Потом наш полк стал 12-м гвардейским бомбардировочным пикировочным авиаполком. Когда я попал в полк, он базировался прямо в Ленинграде. На взлете я держал курс прямо на Ленинградский политехнический институт, первый разворот — над Аничкиным мостом.

— На самолетах какого завода летали?

— В наш полк приходили машины с Казанского. Машины были собраны очень качественно. С других заводов, по-моему, самолетов не было. За войну я поменял три самолета. Мне их хватило, чтобы сделать 139 боевых вылетов.

— Как ввели в бой ваше пополнение?

— Когда я прибыл в полк, мне дали самолет, как говорится, «бывший в употреблении», да еще за номером «13», с двигателями М-105РА. На нем никто не хотел летать — «чертова дюжина». Имел он и собственное имя — «Севрюга» по аналогии с пароходом из фильма «Волга-Волга» Я на нем девять или десять вылетов сделал. (Вообще, эта «Севрюга» у нас была самолетом для молодых летчиков. Как только приходил в полк новый летчик, его сажали в «Севрюгу».)

Мы стояли в Ленинграде, а «они» обстреливали город из артиллерийских орудий. Наша задача была бомбить артиллерийские батареи. Технически это были очень простые вылеты. Взлетали, набирали 2,5 тысячи метров, потом поворот, несколько минут и ты уже над немецкими позициями. Вот она — цель. Ш-шух, разворот — и мы уже дома. Зенитное противодействие кратковременное, истребительного — никакого. Не успевали немецкие истребители нас перехватить. Благодаря этим вылетам наше пополнение вошло в бой «плавно». Десять боевых вылетов сделал, можно считать, что как боевой летчик состоялся. Мы таких вылетов, на бомбежку артиллерийских позиций, делали по два, а то и по три в день. Потом, конечно, когда опыт приобрели, вылеты пошли намного сложнее.

Вот и мой первый боевой вылет был в составе «шестерки», по артбатареям. Вел нас Раков. Двумя звеньями отбомбились, приземлились и через час второй боевой вылет сделали. Такой же — двумя звеньями. Вот так я начал воевать.

Потом в полк пришли новые самолеты, и я взял себе новую машину. Даже автомобиль новый ходит лучше старого, а уж самолет — тем паче. Тем более что у новой машины двигатели были М-105ПФ.

— Чем отличались машины разных годов выпуска — качеством, изменением вооружения и т. д.?

— **В** процессе войны летные качества постоянно улучшались. За счет возрастания мощности двигателей и качества отделки поверхностей увеличивалась скорость, и к концу войны стала намного лучше радиосвязь. Усовершенствовались также пулеметные турели штурмана и радиста. Радисту поставили дополнительный кронштейн под **ШКАС**, а у штурмана «облагородили» турель. На «пешках» до второй половины 1943 года турель штурмана очень плохо была поставлена в «компакт». Поэтому в кабине штурмана по бокам образовывались такие острые выступы, он за них постоянно плечами цеплялся. Тогда штурмана можно было узнать сразу по «оборванным» плечам куртки или комбинезона. Как-то приехала к нам в полк заводская бригада с Казанского авиазавода (они, кажется, работали с двигателями). Ну, они и спросили, чего это штурмана у нас такие «оборванцы»? Ну, мы взяли у них человека, посадили его в кабину, показали, как штурман, поворачивая турель, цепляясь за эти выступы, плечи «рвет». Они пообещали, что этот недостаток будет ликвидирован, как только они вернутся на завод, и буквально следующая партия машин к нам пришла уже с «облагороженной» турелью. Все выступы залицованы, все покрыто дерматином. Такие «облагороженные» штурманские кабины уже делали до конца войны. Перестали у нас штурмана оборванными ходить.

— Сколько было самолетов в полку?

— Обычный состав. Три эскадрильи и самолеты звена управления. Поначалу запасных машин не было. Появились они к самому концу 1943 года.

— Скажите, а сколько в среднем, от штатной численности полка, было небоеготовых самолетов?

— Черт его знает! Я этого практически не замечал. Если надо было лететь — самолет находился немедленно. Никогда такого

не было, что бы экипаж не смог вылететь по причине отсутствия самолета. Твой самолет поврежден? Бери другой и лети! Поврежденную технику восстанавливали настолько быстро, что два-три вылета на «чужой» машине сделал, а на четвертый уже летишь на своей. И пополняли техникой полк постоянно. В разгар боев каждые две-три недели «свежая» эскадрилья — 9 самолетов. Мы и сами себе гоняли, и был специальный перегоночный полк, они нам машины доставляли. Самолеты доставляли как прямо с Казанского завода, так и со специальной базы под Куйбышевом.

— Как оцениваете планер Пе-2 и самолет в целом?

— Планер — отлично. Великолепный. Пе-2 редкостно «летучий» самолет. Я же с истребителя на него пересел и, знаешь, особой разницы в «чуткости» управления не видел. Реагировала «пешка» на дачу рулей моментально. Все маневры выполняла резко, рывком, «по-истребительному». Если оценивать Пе-2 как самолет в целом, то могу сказать, что мне очень нравилось летать на Пе-2, летишь и наслаждаешься. Пе-2 «строгий» на посадке, рассчитан на хорошего летчика. Я на «пешке» летал, как «в сказке». Я же говорю — почти истребитель! Обзор из кабины великолепный. Вперед, вбок, вперед-вниз — отлично. Все открыто, сам сидишь, — борт самолета почти по пояс, внизу кабины стекло большое, хороший обзор. Назад летчик почти никогда не смотрел, этим штурман занимался. У штурмана тоже обзор был хорошим. Сиденье летчика было удобное, очень хорошо регулировалось. На сиденье была бронеспинка очень надежная. У нас были случаи, когда бронеспинка выдерживала попадания 20-мм снарядов немецких авиационных пушек. Оборудование кабины было по тем временам хорошим. Приборное обеспечение не скажу, что было богатым, но вполне достаточным.

— Я слышал, что очень плохо работал радиополукомпас РПК-2?

— Кто его знает… Я им практически не пользовался. Мы ж на особенно большие расстояния не летали, от аэродрома ходили на 200–250 км, максимум 300, и все. Не потеряешься. Потом, я же морской летчик, у меня береговая черта имеется, я на ней каждый куст знаю. Финский залив узкий, с одной стороны видно другую.

— Было ли кислородное оборудование?

— Кислородное оборудование было надежным, но пользовались им очень редко. Только когда летали выше 4 тысяч метров. У меня всего несколько таких вылетов. Когда шли на 2,5–

3 тысячах, «кислород» не был нужен.

— Зимой летали в меховых комбинезонах?

— Зимой — в меховых куртках и штанах. На ногах — унты. Летом летали в «простых» синих комбинезонах, из «чертовой кожи». На ноги летом — сапоги. Были комбинезоны и демисезонные, такие стеганые, но ими пользовались очень редко. Я, например, не пользовался, ни разу в нем не летал. Как-то сразу с летнего «комбеза» переходил на зимний «комплект» и наоборот. В демисезонном «комбезе» потребности не было.

— Пользовались плечевыми ремнями?

— Пристегивались обязательно. Там все ремни на такой крупный «единый» замок замыкались, на груди. И замок, и ремни держали «мертво». Если, допустим, плечевые ремни не замкнуть, то при вводе в пикировании головой так в фонарь врежешься!..

— Как оцениваете радиостанцию (наличие приемника и передатчика, надежность работы)?

— Хорошего мало. У нас не было «чистой» связи. Ты знаешь, что такое воздушный бой? Это такой гвалт стоит! И мат, мат, мат! Предположим, мы идем полком и истребителей нас прикрывает полк. И все что-то говорят. Так мало того, что гвалт, так у меня еще радиостанция коротковолновая и сама по себе трещит! Страшное дело.

Была еще станция длинноволновая, на ней в основном радист работал, штурман мог ее слышать. Но ее задействовали редко. Мы обычно летали на такие расстояния, что позволяли связь осуществлять коротковолновой станцией.

У нас во всей армии связь была плохая, не только в авиации. Правда, в ходе войны радиосвязь улучшалась постоянно, и уже в 1944 году рации на «пешках» стали работать хорошо и «чисто», почти без «тресков».

— Я слышал, ларингофоны были неудобные?

— Да не то чтобы… Главной проблемой была «растертая» шея. В воздушном бою там так головой крутишь, что шею растираешь запросто, до крови. Особенно тяжело было тем, у кого борода. У нас были шелковые кашне. Обматывали им шею, это немного помогало от «растирания». Так вот, по сравнению с «растиранием» шеи неудобство ларингофонов было мелочью.

— Как Вы оцениваете бомбовое и оборонительное вооружение Пе-2? Реальные бомбовые нагрузки?

— Слабовато. И то и то. Хотелось бы сильнее. (Хотя вооружение, это то, чего всегда не хватает.) Обычное «стандартное» бомбовое вооружение у нас было таким — две 250-кг бомбы (ФАБ-250) и две 100-кг (ФАБ-100) — 700 кг. Все бомбы на внешней подвеске, под центропланом. Такое вооружение использовалось для атак кораблей. Внутреннюю подвеску мы задействовали крайне редко, только по сухопутным целям, когда бомбили горизонтально, поскольку на пикировании внутреннюю подвеску использовать нельзя.

Максимальное бомбовое вооружение до 1000 кг. Две «пятисотки» ФАБ-500 или четыре «двухсотпятидесятикилограммовки» ФАБ-250. С такой нагрузкой на «полный радиус» летали редко, только на новых машинах, с неизношенными двигателями. Но 5–7 вылетов машина сделает, двигатели поизносятся, и боевая нагрузка делается «стандартной». С «пятисотками», по-моему, на максимальную дальность никогда не летали. Да и с 1000 кг «в сумме» мы стали летать тогда, когда наша авиация завоевала господство в воздухе, мы стали базироваться недалеко от целей, и отпала необходимость заправляться «по самые пробки».

— 250-килограммовые бомбы по кораблям всегда использовали или, бывало, обходились одними «сотками»?

— По кораблям всегда. Иногда, случалось, атаковали и «пятисотками». Две штуки. Это если лететь надо было недалеко. Использовали их не часто, уже в конце 1944 — начале 1945-го, и только по боевым кораблям — крейсерам, эсминцам. «Пятисотку» в корабль засадить — шуму будет много!

Когда мы перебазировались в Пярну, то как раз наши войска остров Эзель штурмовали. Слышал? Есть на Эзеле «аппендикс» — такая вытянутая часть острова, называется Царель. Так вот, высадились наши на Цареле, а немцы занимали более широкую часть острова. И никак наши с этого Цареля не могут пробиться дальше. Немцам на поддержку пришел крейсер «Принц Ойген». Такой громила! Он же своими пушками мог весь Царель в море снести. Да при нем в охранении эсминцы. Наши войска тут же себе в помощь вызвали авиацию. Несмотря на плохую погоду (снегопад), по «Ойгену» мы сумели сделать один боевой вылет. Разок по нему прошлись и штурмовики Ил-2 (они с нами на одном аэродроме базировались). Командиру каждого авиаполка хотелось, чтобы его летчики такой крупный боевой корабль потопили. Вот мы и летали на бомбежку «Принца Ойгена» с 500-кг бомбами. Потопить его мы не сумели, но повредили солидно. Он от поддержки войск отказался, ушел в Швецию, и там,

кажется, шведы его интернировали. И что там с ним было дальше, я не знаю.

У нас самая ходовая бомба была 250 кг. Ее и по кораблям хорошо использовали, и особенно она выгодна была по батареям и мостам.

Вот Нарвский и Кингисеппский мосты мы бомбили 250-кг и 100-кг бомбами — МСТАБ-250 и МСТАБ-100. МСТАБ — это «мостовая авиационная бомба», почти та же самая ФАБ, только к ней приварены четыре троса с руку толщиной, а на концах тросов крючья. Стабилизатор у этой бомбы «подзавернут», во время полета бомба вращается, центробежная сила раскручивает тросы. В результате этого «захватывается» большая площадь и даже если бомба рядом с мостом падает, то, зацепившись крюком, бомба все равно мост подрывает.

Что касается оборонительного вооружения.

У стрелка-радиста вниз был 12,7-мм пулемет Березина, у штурмана — такой же Березина ну и у меня два курсовых — Березина и 7,62-мм ШКАС. У радиста был еще один пулемет ШКАС, который устанавливался в шкворневой установке в боковых окошках.

На мой взгляд, мощности оборонительного огня не хватало. Особенно для защиты верхней полусферы. Мало было одного пулемета штурмана. У нас, наши полковые умельцы, по верхнему краю люка радиста приклепывали специальный кронштейн, чтобы радист мог установить свой ШКАС и стрелять вверх. Это было очень часто, когда атаку сверху одновременно отражали штурман и радист. Немцы вниз — радист «бросает» ШКАС и к «березину», атаку снизу отражать. Вот этот кронштейн — фронтовое изобретение — на Пе-2 потом стали устанавливать на заводах штатно.

Конечно, ШКАС как оружие обороны слабоват, но он был не лишним. Что было хорошо при стрельбе из ШКАСа, так то, что он стрелял «непрерывной» трассой, тем более что в него закладывали только трассирующие пули (в «березиных» трассирующая только каждая третья). Скорострельность ШКАСа 1800 выстрелов в минуту, поэтому и трасса непрерывная. И часто во время боя так бывало, что радист замечал самолеты, которые не видел штурман, так он своей трассой «указывал» штурману (да и остальным) цель, куда надо направлять огонь. Это помогало, позволяло выигрывать во времени. В бою каждая секунда на счету. Да и сами «шкасовские» пули вполне могли повредить атакующий истребитель (сбить это вряд ли), сорвать его атаку.

Нет, ШКАС бьющий вверх лишним не был. Девятка идет, так 9 или 18 пулеметов верхнюю полусферу защищают, есть разница?

— Летчик из своих пулеметов огонь вел часто? — Редко. Я, например, за всю войну только раза три из своих пулеметов стрелял, а штурман и стрелок-радист — те стреляли почти в каждом боевом вылете.

Помню, раз у командира эскадрильи Кости Усенко выбил из-под хвоста «Мессершмитта». Я шел ведомым, а немец, видно, молодой попался и зашел на моего командира в атаку так, что оказался у меня прямо перед левым винтом, причем настолько близко, что я вначале хотел ему этим винтом хвост отрубить. Он у меня перед носом болтается, скачет, а я за ним туда-сюда — хочу ему хвост левым двигателем рубануть. Но машина у меня потяжелее, поинертнее, никак не мог попасть, все время он из-под удара выскальзывал. Потом он чуть-чуть вперед ушел, и я его обстрелял. Просто нос на него направил, в прицел не целился. Попал — не попал, так и не понял, он сразу переворотом вниз ушел. Главное, что этот немец в Костю не попал, мог мой комэск сильно поплатиться. Пристреливались все пулеметы на 300 метров.

— Какова была надежность работы оборонительного вооружения?

— ШКАСы отказывали. Это бывало. Этот пулемет очень качественного обслуживания требовал. За ним надо было постоянно следить. Пока стрелок-радист и оружейники бдят, работает надежно, чуть «запустили» — отказ. Но поскольку оружейники у нас были опытные, отказы были довольно редки.

«Березины» были надежнее ШКАСов. Отказов по вине пулемета почти не было. Но у крупнокалиберных пулеметов были проблемы с качеством боеприпасов. Гильза у крупнокалиберного патрона «бутылочная», с «дульцем». Так довольно часто бывало, что при выбросе это «дульце» обрывалось и оставалось в патроннике. Следующий патрон утыкался в нее пулей, и все — отказ! Вот так, бывало, стреляет раз! и замолк. Он сразу перезаряжает, раз! — та же самая история. Жить всем хочется, и штурмана со стрелками-радистами здесь не исключение. Быстро придумали, как с этой напастью бороться. Каждый имел при себе пустую гильзу (обычно ее держали в нагрудном кармане), вдоль «дульца» которой был сделан пропил. Так только обнаружат обрыв «дульца», тут же отсоединяют ленту и эту «пропиленную» гильзу — в патронник. Эта гильза своим «дульцем» заходила внутрь оборванного, «надевала» его на себя и вместе с ним при перезарядке извлекалась. Потом лента опять присоединялась, и стрельба шла дальше. На «все про все» уходили секунды. Эту

операцию, по извлечению оборванного «дульца», отрабатывали до автоматизма. Жить захочешь — и не такое сделаешь.

— Каким был расход боекомплекта в бою у штурмана и стрелка-радиста?

— Обычно у штурмана часто и больше. Часто все расстреливал.

— Бомбосброс работал надежно?

— В подавляющей части да, но единичные случаи зависания бомб в полку были. Был один такой случай и у меня.

Мы стояли в Паневежисе. Почему-то нам выдали не готовые форменные брюки, а отрезы ткани. Мой постоянный штурман мне и говорит: «Командир, я там быстренько смотаюсь через аэродром, там брюки шьют, ткань отдам — завтра будут готовы». «Ну, давай, — говорю, — только быстро». Наше звено стоит в готовности, ждем команды на взлет. Только ушел мой штурман, сразу же (закон подлости!) зеленая ракета и: «На взлет!» Е!.. Я командир звена, должен взлетать первым, а штурмана нет. Тут же хватаю запасного штурмана (он не летал, у него не было «своего» экипажа), и полетели мы бомбить Либаву. Отбомбились, летим назад, но что-то не так. Не набирает у меня самолет положенной скорости. Я штурману: «Ну-ка глянь, у нас там бомба не зависла?» Он смотрит в свой прицел (а на обратном визировании через него все можно было снизу просмотреть, до самого хвоста) и говорит: «Да, висит 250 кг». Только он это сказал и тут же (не спросясь у меня!) сбрасывает эту бомбу аварийно. Она немножко пролетела, да как рванула! Хорошо мы шли с приличной скоростью (под 400 км/час) и успели пролететь несколько сот метров, но все равно самолет капитально подбросило, да потом при осмотре на аэродроме нашли четыре осколочных пробоины. Повезло. Это был мой единственный вылет не с «моим» членом экипажа. Больше я себе такого не позволял. Все остальные 138 боевых вылетов я сделал только со «своим» экипажем.

Да, а почему бомба «зависла», так и не определили. Уже на земле просмотрели бомбодержатели и весь механизм сброса — никаких отклонений, работает отлично. Я думаю, что не сработал пиропатрон на замке. Попался, видимо, с заводским браком.

— У вас в полку АГ (авиационные гранаты) ставили?

— Ставили. Специальные кассеты — 10 гранат, 5 справа и 5 слева. Сзади в хвосте для них специальный люк был сделан. Кнопки сброса две, и штурман мог нажимать, и я тоже мог. Я этим не пользовался (мне же сзади не видно), полагался на

штурмана. Если истребитель заходит снизу, то ему штурман… раз! — штуки три сразу бросает. Она только выскакивает, у нее сразу распускается парашютик. Она идет назад, у нее взрыватель с замедлением. Гранаты рвались здорово, хорошо помогали отпугивать истребители. Не помню случая, чтоб этими гранатами сбили хоть один истребитель, по-моему, это было сугубо «пугающее» оружие, но помогало оно хорошо. Истребитель сразу увеличивал дистанцию, а раз дистанция увеличилась, то эффективность огня резко падала. Намного труднее попасть.

— Какие цели обычно Вы бомбили?

— Прежде всего плавсредства. Потом арт-батареи, обстреливающие Ленинград. ДОТы и ДЗОТы на линии Маннергейма. У меня где-то половина боевых вылетов на атаки плавсредств (в основном морских конвоев на Балтике), половина — на все остальное. На разведку летали очень редко. Разведкой специальный полк занимался.

— Хорошо, давайте так. Какая была скорость на подходе к цели, на пикировании и на отходе от цели?

— На подходе к цели — 350 км/час, на «боевом курсе» — те же 350 км/час. Подвеска бомб внешняя, больше скорость сделать не дает. На пикировании скорость доходит до 720 км/час. Ну, а по выходе из пикирования уже «жмем» домой, это 450–480 км/час. Это если есть угроза нападения истребителей, если ее нет, то 400–420 км/час, бережем двигатели.

В 1944-м, когда я не со своим штурманом полетел, идем назад под самыми облаками (от «зависшей» бомбы уже избавились), и тут мне мой радист докладывает: «Командир, догоняет нас пара «мессеров»! Торопятся, аж дым коромыслом». (Мой радист был очень «дальнозоркий», углядывал истребители черт знает откуда, еще никто не видит, а он уже докладывает, откуда и какие.) Да, подвалило немцам счастья — тройка «пешек» без истребительного прикрытия. Считай, готовая добыча (как они думали). Ну вот, командует мне мой штурман: «Приготовиться… Давай!» — и я тут же левую ногу — раз! «Пешка» влево — о-оп! — и тут же вся трасса с правой стороны! Жду, немец-то должен поправку сделать. Мне мой штурман докладывает: «Немец нос поворачивает!» И я тут же правую ногу — раз! Он как шарахнет! — трасса слева! Опять жду. «Давай, командир!» — и я вместо того, чтобы влево, опять «даю» правую ногу! И опять трасса слева! Немец-то думал, что я влево пойду, подловить меня надеялся, но я его запутал. Потом мы вскочили в облака, и они нас потеряли. Там тоже интересно получилось. Зашли мы в

облака, пролетели какое-то время и выскочили над ними. Я радисту: «Пашка, истребители есть?» — «Нет, нету». Ладно, летим. «Вот, выскочили!» — радист мне докладывает. «Далеко?» — «С километр!» Ладно, идем дальше, а они нагоняют. «Далеко?» — «Метров 600». Ладно, летим еще немного, а как с полкилометра они не дошли, мы в облака. Слой облаков метров 300, а нижняя граница где-то в 1,5 тысячах над землей. Пролетели немного, выскакиваем внизу. Я как на иголках: «Вышли?!» — это я радисту. «Нет еще». — «Вышли?!» «Нет». Я считаю секунды, сколько эти «мессеры» будут триста метров облаков пробивать. Досчитал до 15 и опять пошел вверх. «Мессеры», наверно, выскочили вниз, а нас там нет. Наверху, над облаками, я опять до 15 досчитал и опять вниз. Выскочили — «мессеров» нет, они, наверно, не найдя нас под облаками, вверх пошли. Вот так мы под облаками и пришли домой. Немцы нас так и не нашли.

Я тебе вот что еще скажу. В то время у нас летчики в основном уже опытные были, а у немцев по большей части «молодняк». «Путали» мы их только так, как старый «стреляный» заяц неопытного охотника.

— На каких углах осуществляли пикирование?

— Если заходили с 2,5 тысяч метров — тогда 60 градусов. Это делали большинство летчиков. Если с 3 тысяч, то 70 градусов — это уже только для опытных летчиков-«стариков». Несколько раз заходили с 4 тысяч, тоже пикировали 70 градусов.

После отделения бомб автомат пикирования убирает тормозные решетки и перекладывает триммер руля высоты на «вывод». И тут уже от меня, как от летчика, зависит, потеряю я высоту и скорость или нет. Так, бывало, что если я немного «перетяну», то мышцы век не выдерживали и глаза закрывались сами собой. Не хватало силы век глаза открытыми держать. И не хочешь закрывать, они сами закрываются — перегрузка. Вот и говорят: «Так потянул, что в глазах потемнело!» Еще б не потемнело, когда глаза закрыты. А уж как штурмана с радистом «прижимало»! У-у! А я все равно «тяну». Тут никакой жалости, надо выйти на одной высоте с ведущим, чтобы порядок строя сохранить. Отстанешь — собьют сразу!

Поэтому у нас под 70 градусов пикировали только опытные летчики. При пикировании 60 или 70 градусов — разница не большая, а вот при выводе из него — существенная. Молодые при выводе на 70 градусах не выдерживали, рано «отпускали» и отставали.

— 500 метров — это довольно большая разница при сбросе бомб. Автомат пикирования перенастраивали? Какая высота выхода из пикирования была при пикировании с 3 тысяч, с 2,5 тысяч метров?

— Нет, автомат пикирования не перенастраивали. Если пикировать с 3 тысяч, то сброс выходил где-то на 1800 метрах, а выход где-то на 1500. Правда, «тянуть» на себя надо «посильнее» (а это «тяжело»!). При пикировании с 2,5 тысяч сброс получался на 1400, а выходили из пике на 1100–1200 метрах.

Уже под самый конец войны я как-то говорю штурману: «Давай на боевом курсе снизимся до 1500 м, а пикирнем как обычно, под 60 градусов. Думаю, попадем наверняка». Мы это дело проделали. Как раз транспорт подвернулся. Хор-рошо попали! А вывод получился на метрах пятистах.

— А вообще, на выходе из пикирования отставали часто?

— Да, нередко бывало, особенно у молодых, неопытных летчиков. На пикировании перегрузка большая, обозрение теряется, все звено в одну стороны, а кто-то в другую. У нас было правило: — если оторвался, сразу пристраивайся к первой же подвернувшейся машине. Командир он полка или рядовой летчик — не имеет значения. Надо как можно быстрее группу создать, группа более-менее легко отбивается от истребителей. У группы потерь всегда меньше, одиночку сбивают сразу.

— Двигатель — мощность, надежность, высотность? Был ли форсаж, если да, его возможность, продолжительность?

— Наша авиация в войну отставала по моторостроению от немцев. Мощности М-105 мне всегда не хватало. Хотя в ходе войны она постоянно росла. Я начал воевать на М-105РА, потом на М-105ПФ, а закончил на М-107. Вот М-107 был то, что надо, а М-105 слаб, даже «ПФ».

Надежность двигателей М-105РА оцениваю как среднюю, нет, даже как ниже средней. Мы часто их меняли. Капризные. У М-105ПФ надежность стала выше.

Что касается форсажа… Когда истребители за нами гонятся, а мы собираемся «в кучу» (чтобы массированным огнем можно было отбиваться), тогда, как говорится, «сектора» двигаем так, что они гнутся. Так сразу растет температура. Не успеешь опомниться, уже 120 градусов. Это все чревато прорывом газов, падением мощности и заклиниванием. Не стоек М-105 был к перегреву. Мы старались двигатели не форсировать. Насколько это было возможно.

— Я слышал, что переход с двигателей М-105РА на М-105ПФ многие летчикив осприняли негативно, поскольку у «ПФ» была ниже высотность. Это правда?

— Это не так. Мы «работали» на высотах, начиная от 1,5 до 4 тысяч, причем с 4 тысяч крайне редко, поскольку с такой высоты возрастает рассеивание и падает вероятность попадания. Поэтому нормальная высота, с которой мы почти постоянно работали, это 2,5–3 тысячи метров, а это именно те высоты, для которых М-105ПФ и был предназначен. Нет, повышенная мощность «ПФ» была намного предпочтительней большей высотности «РА».

Я когда на машину с форсированным двигателем пересел, разницу почувствовал сразу. Такое ощущение было, как будто самолет сильно облегчили, он и быстрее стал, и маневренней.

— Так, значит, моторы отказывали часто? Все-таки что было главной причиной отказов — износ, обслуживание?

— Не отказывали, изнашивались. Ресурс мы «сжигали» очень быстро.

Обслуживание двигателей было хорошим. За двигателями следили, меняли вовремя, не доводили до отказов.

— Странно, вы хвалите М-107, а говорят, он был еще капризнее М-105?

— Это была опытная серия «пешек», они поступили в наш полк для войсковых испытаний. Только одна эскадрилья, девять штук. Вот на одной из этих девяти «пешек» я и летал. М-107 мне нравился, хотя «закипал» он даже быстрее М-105, но летать на нем было легче. Он же мощнее! Даже на обычных режимах ты летишь, уже имея больший запас мощности, чем с М-105, а запас мощности — великая штука в бою. Кроме того, с М-107 резко возросли скорости на «обычных» режимах. Например, на отходе от цели мы стали развивать до 550 км/час, это вместо обычных 450–480. Есть разница?

— Что Вы можете сказать про часы налета членов экипажа, смену состава экипажей?

— Конкретных цифр у меня нет. Я всю войну провоевал с одним экипажем и только один боевой вылет сделал не со своим штурманом. Меня за всю войну ни разу не сбили и не ранили. Как и членов моего экипажа. Штурманом у меня был Павел Петрович Белоусов, а радист — Павел Бут. В наземном экипаже техник и два моториста (один из них еще и механик). А дальше уже на звено и эскадрилью — группа прицелов, группа по вооружению (оружейники), группа спецоборудования (прибористы), группа

радиооборудования. Специалисты из групп к конкретным самолетам приписаны не были.

— Как Вы оцениваете прицелы? Обеспечивали ли прицелы необходимую точность бомбометания?

— Прицел штурмана я оценить не могу, я в него не смотрел, а коллиматорный прицел летчика — ПБП (прицел бомбардировочный пилота) — был хорош. А насчет точности попадания — я считаю, что хорошо.

Да, еще у летчика был специальный небольшой прицел для горизонтального бомбометания (названия его я не помню). Устанавливался для того, чтобы летчик мог прицельно бросать бомбы на горизонтальном полете, на малой высоте. «Под ногами» был установлен, перед «нижним» стеклом. Не знаю, как кто, а я им за всю войну так по-настоящему и не овладел. На полигоне иногда с его помощью бомбили, тренировались, но в боевой обстановке с малых высот никогда не бомбили. Нельзя наш самолет на низкую высоту.

— На Ваш взгляд, в прицеливании штурмана есть необходимость?

— Прицел штурмана нужен для того, чтобы штурман рассчитал боковое смещение. Вот когда вы пикируете, то ветер вас потихонечку сносит. Штурман заранее рассчитывает «пси» боковое — снос ветром — и «пси» по дальности («пси» — это обозначение углов) и при прицеливании снос учитывает. Без прицеливания штурмана, даже если я цель вовремя в прицел захвачу, то, пока я пикирую, меня ветром сносит. Если снос правильно не учесть, то в цель бомбы не попадут.

Двойное прицеливание еще хорошо тем, что я могу поправить ошибку штурмана при вводе в пикирование, если он раньше или позже времени дает команду «Пошел!», то я, варьируя угол ввода в пикирование, могу ошибку штурмана компенсировать.

Кроме того, большую роль в точности бомбометания играет правильный курс захода на цель. Например, на корабль мы никогда не заходили ни строго «вдоль», ни строго «поперек». Почему? Если заходить поперек, то всегда может получиться так, что одна бомба упадет с перелетом, а другая с недолетом (лягут «по бортам»). Вдоль нельзя потому, что можно бомбы «положить» или все слева, или все справа. На корабль мы заходили под 45 градусов. Тогда даже если одна бомба с недолетом, то три следующих ложатся точно в корабль. На остальные цели заходили точно так же. У нас ведь специфика целей была такова, что все они были «вытянуты» — тяжелые артиллерийские батареи, что

Ленинград обстреливали, причалы в портах (черт бы их побрал!), где корабли.

Вот так, заходишь под 45° и ведешь своих ведомых. Представь, идет полк, три эскадрильи, 9 самолетов. Наша первая, ведет ее дважды Герой Советского Союза Раков. Три звена: первое «ведущее» и два звена ведомых, «правое» и «левое». Как только заходим на цель, левое звено начинает приотставать, правое звено отстает еще сильнее, в результате этого все три звена атакуют последовательно, с минимальным интервалом. Когда первое звено на выходе из пикирования, «левое» звено уже «висит» «в середине» участка пикирования, а «правое» только заходит в «пике». Вот такая «цепочка» получается. Вот когда так атакуем, то практически всегда попадали. Первое звено промахнется, второе попадет. От второго увернется, его третье достанет.

— Насколько я знаю, команду летчику на «сброс» давал штурман. Это так?

— Все правильно. Когда я пикирую, то палец держу на кнопке сброса и жму на нее, как только штурман скомандует: «Бросай!» Штурман же смотрит только на высотомер, чтобы скомандовать вовремя. Скомандует раньше — бомбы упадут с недолетом, позже — с перелетом.

— У меня вот какой вопрос: а вообще реально летчику произвести прицельное бомбометание без штурмана? Так, одним глазом в свой прицел, а другим — на высотомер?

— Нет, не реально. Ты не попадешь никогда. Во всяком случае, на наших скоростях и углах пикирования. Чтобы без штурмана бомбить, надо резко снизить и скорость пикирования, и высоту сброса бомб, а это опасно.

Ты пойми, летчик пикирует с одной мыслью — сбросить бомбы побыстрее и выводить! Если ему на наших скоростях «контролера» не дать, побросает бомбы раньше времени. Пикирование — страшное дело!

— Что-то, по Вашим словам, очень точно бомбить получается. А вот вроде сейчас «поднимают» историки немецкие документы, и выясняется, что на Балтике против немецкого флота наша авиация работала весьма посредственно, если не сказать плохо. Например, считается, что Курляндскую группировку немцы эвакуировали без особых проблем.

— Да ну?! Бомбили мы эту группировку только так! И конвои, и порты. Я последний боевой вылет сделал 10 мая именно против

нее. На Либаву. Там гарнизон отказывался капитулировать. Это ж курляндская группировка. И корабли, что эту группировку эвакуировали, мы хорошо топили!

— Атака боевых кораблей от атаки транспортных чем-то отличалась?

— Нет, принципиально нет. Но в боевой корабль намного тяжелее попасть. Он и меньше, и быстрее, и намного маневренней. Боевые корабли от транспортных с воздуха отличить было очень легко, боевые — узкие и длинные, а транспорты — широкие, короткие.

Скажу честно: атакуя конвой или порт, мы на боевые корабли не отвлекались. Боевые корабли целенаправленно атаковали только по приказу, как в случаях с «Принцем Ойгеном» или «Ниобе». Наша главная цель — транспорты. Потопив транспорт, урон противнику наносишь больший, чем при потоплении боевого корабля, да и попасть в транспорт легче. Хотя бывало, что, если при атаке конвоя боевой корабль удачно подворачивался, тогда бомбили и его. Несколько потопленных эсминцев за летчиками нашего полка числится. Но это как исключение. Основная цель — транспорты.

Помню, под самый конец войны, в апреле 1945-го, был у меня боевой вылет по Данцигской бухте. И день был такой хороший, видимость, как говорят летчики, «миллион на миллион». И вот на выходе из этой бухты «поймали» мы здоровенный транспорт, 12 тыс. тонн. Отработали по нему звеном. Попали, но не потопили. Он загорелся и выбросился на берег. Двое суток горел (хоть в качестве ориентира используй). Потом, когда война кончилась, мы поехали специально на этот транспорт посмотреть, оценить свою работу. Посмотрели. Здоровое корыто. Он в середине капитально выгорел, почти весь. Не скрою, я своей работой был удовлетворен.

— Какой был основной боевой порядок? Интервалы и дистанции?

— В основном бомбили «тройками» и «девятками» — звеном и эскадрильей. Дистанции и интервалы в звене — не больше чем «2х2», обычно «1,5х1,5». А бывало, и вообще «крыло в крыло». Но, конечно, «крылом в крыло» могли бомбить только опытные летчики.

Превышения по высоте в звене почти не было, ведомые шли на метров 15–20 выше ведущего. С таким же малым превышением шли и ведомые звенья.

— «Пятерками» не бомбили?

— Нет. Одно время пробовали бомбить «четверками». Пробовали у нас внедрить такой боевой порядок, как у истребителей. Две пары, пара — ведущий-ведомый. По-моему, это была затея нашего «местного» командования. Ничего хорошего из этого не вышло. Это был конец 1943 — начало 1944 года. Как раз начались сильные воздушные бои. И что получилось? Летчики в бою все равно стремились выстроить «тройку», и «четвертый» самолет оставался «неприкаянным», болтался отдельно, позади от остальных. Его, конечно, сбивали первым. Мы так несколько экипажей потеряли. Бросили мы эту ерунду, «четверками» летать.

— А «вертушкой» бомбить пробовали?

— Нет. Это армейские летчики так бомбили, а мы, кажется, и не пробовали. Во всяком случае, я ни в одной «вертушке» не участвовал. Я тебе скажу, что когда впервые про эту «вертушку» прочитал, то сказал себе: «Э-э… Ерунда». Уж очень этот порядок от огня истребителей уязвим. Для бомбардировщика самое главное, от истребителей на свою территорию ноги унести, и лучше всего это делать обычной «девяткой».

— Что Вы можете сказать про истребительное прикрытие?

— Когда я начал воевать в 1943 году, у нас на фронте не было ни Ла-5, ни Як-7Б, ни Як-9. Основными нашими истребителями были Як-1 и ЛаГГ-3. Во всяком случае, нас прикрывали именно они. У немцев же аэродромами с истребителями было перекрыто все побережье. Да и истребители какие были — Bf-109G или FW-190! Классные истребители! И тот и другой сильнее Як-1, а про «ЛаГГ» и говорить не стоит. Нашим летчикам-истребителям, которые тогда на наших машинах летали, не позавидуешь. Приказано бомбардировщики прикрыть — значит, прикрывай. А то, что у тебя машина и медленней, и вооружена слабее, чем у противника, это командование не волнует. Поэтому брали от наших машин летчики все. Машины у нас были похуже немецких, а летчики как минимум равные. А были и получше. Попробуй-ка на «ЛаГГе» «фоккер» сбить, а ведь сбивали!

Потом все как-то быстро изменилось. Во-первых, — наших истребителей стало больше и намного. Во-вторых, истребительные полки перевооружили на новую матчасть. Буквально за пару месяцев.

Первыми на фронте появились Як-7Б. Как-то очень быстро истребительные авиаполки на этот тип «яка» перевооружились. Тут наши летчики-истребители духом воспрянули. Як-7Б был и

быстрее Як-1, и, что немаловажно, намного сильнее вооружен. Як-7Б, на моей памяти, первый отечественный истребитель, про который говорили, что он не хуже «мессера». Да он в бою и правда не хуже «мессера» оказался. Ну, а когда пошел Як-9 с 37-мм пушкой и Ла-5, то все, стали мы немцев понемногу превосходить. Ненамного, но превосходить. Это были очень быстрые самолеты и мощно вооруженные. Особенно, помню, «як» с 37-мм пушкой хвалили — одним снарядом «немца» валил.

У меня был дружок-истребитель Саша Бурунов (никогда его не забуду). Он всегда меня прикрывал, и очень успешно. Мы с его полком стояли в Паневежисе. Их тогда с Черного моря перебросили, там уже войны не было. Вот он летал именно на «яке» с 37-мм пушкой. Раз в бою смотрю, на меня немецкий истребитель сбоку заходит (уже не помню, то ли «мессер», то ли «фоккер»). Я уже собирался уклоняться, как этот немец у меня на глазах взрывается, и буквально через секунду мимо меня проносится Саша на своем «яке». Уже после посадки подходит ко мне (довольный!): «Видал, как я немца завалил?!» — «Видал». — «Не поверишь — одним снарядом!» Оказывается, у него пушку почему-то, после первого же выстрела заклинило, но этого одного снаряда немцу «хватило». 37-мм пушка мощь огня давала высочайшую, а в бою мощный огонь — половина победы.

Як-9 был классный истребитель, его здорово хвалили. Он был очень прост в управлении, легкий, очень маневренный.

Вот тебе случай. На одном аэродроме с нами стоял и истребительный полк, на Як-9. Столовая общая. Был у нас летчик Олег Калиниченко (Калиниченко у нас в полку двое было — Олег и Андрей, не родственники), ну такой языкастый, не дай бог ему на язык попасть! Он любил «заводить» истребителей, да так с подначкой. Вот и в тот раз начал именно он: «Какой там «як»?! Да я любого из вас на вашем «яке» на своей «пешке» с пол-оборота собью!» Истребители на него: «Да ты вираж научись вначале делать, «бомбер»!» Он на них: «Это вы летать совсем не умеете! Я на вашем «яке» вот хоть сейчас сяду и полечу. А вы на моей «пешке» — хрен куда улетите!» Идет вот такой «разговор», а мимо проходят два командира полка, наш дважды Герой Советского Союза Раков и истребительного Герой Советского Союза… Ладно, не буду говорить. И случилось совершенно неожиданное. Послушав наш «базар», «сцепились» командиры наших полков. Как уж так получилось, я не знаю. Раков — коренной ленинградец, два высших образования, интеллигент, а тут «завелся», как мальчишка. В общем, слово за слово, договорились так. Вначале командир истребительного полка должен взлететь на Пе-2, сделать круг и сесть. А потом, то же самое должен

сделать и Раков на Як-9.

Сел командир истребительного полка в «пешку» и начал рулить. А на двухдвигательном самолете это значительно сложнее, чем на однодвигательном. Там тормозами надо по-особому работать и двигателями. Кончилось его руление тем, что заехал он в болото, из которого самолет смогли вытащить только трактором. Потом в «як» сел Раков. Раков-то поумнее оказался: «Вытаскивайте «як» на полосу, рулить не договаривались, договаривались только взлетать и садиться. И техника давайте сюда, пусть кабину «объясняет», Посидел Раков в «яке» с час, а потом дал «на взлет», полполосы пробежал — убрал. Остановился, развернулся и со второго раза взлетел. Сделал образцовый круг и отлично сел. Тут истребители сразу приуныли, сбили мы с них спесь.

Конечно, Раков был летчиком от Бога, но и «яку» надо отдать должное. Даже опытный летчик далеко не во всякий самолет-истребитель может вот так запросто сесть и сразу взлететь.

Надо сказать, по истребителям мы большую часть войны немцев догоняли, но когда под конец у нас появились истребители Як-3 и Ла-7, мы немцев превзошли. Не было, на мой взгляд, у немцев истребителей, способных с ними соперничать на равных. Да к тому времени мы немцев и численно здорово превосходили.

— Какой из истребителей, Bf-109 или FW-190, считался более опасным?

— «Фоккер»! «Фоккер» немцы выпускали как многоцелевой самолет, он и истребитель, он и штурмовик (вроде нашего Ил-2). Не знаю, хорошим ли был «фоккер» штурмовиком, но истребителем он получился превосходным. Вооружен он был очень сильно — четыре пушки и два пулемета. Когда стреляет — огненный! Нос, плоскости — просто покрыты оранжево-красным пламенем.

Знаешь, любой истребитель опасен. «Мессер» ведь тоже не подарок. У него аж 5 огневых точек, из которых три пушечные. Он маленький, очень маневренный. Но «фоккер» — это «отдельная песня». Мне кажется, что для «мессера» его пять огневых точек были «чрезмерны». Когда «мессер» стреляет, особенно если длинными очередями, то он снаряды «разбрасывает». Видно, при стрельбе его «болтало», поэтому чтобы «мессеру» «хорошо попасть», надо подойти к нам поближе. «Фоккер» же в воздухе был «как влитой», и трассы его шли пучком. Если такой «пучок» попадал в «пешку» — вспыхивала моментально! Да, хорошо если только вспыхивала, а ведь часто бывало, что и взрывалась. Даже

центропланный бак — это 900 килограммов бензина Б-100 — было чему гореть и взрываться.

Тактика у них такая была — они всегда набирали высоту. Всегда были выше «пешек». Наше прикрытие состоит из двух групп — непосредственное прикрытие и группа воздушного боя. Немцы делали так часть их истребителей (обычно «мессеры») связывали «группу боя», а вторая часть — «фоккеры» — атакует нас. У них превышение с километр, и атакуют они нас почти отвесно. Скорость набирали — будь здоров! И такая группа обычно небольшая — четыре «фоккера». Но четыре «фоккера» — это 16 пушек!

Вот идет наша эскадрилья — 9 машин. Мы на боевом курсе — маневрировать не можем, боевой порядок у нас плотный — «2х2», а то и «1,5х1,5». А немцы на нас сверху строем — почти крылом к крылу, доходят до дистанции выстрела и — массированный огонь! Скорость у них на пикировании сумасшедшая, никто не попадет — ни штурмана, ни стрелки-радисты. И истребители из группы непосредственного прикрытия перехватить не успевают! Огонь 16 пушек по ведущей пятерке! Так своим огнем они сразу 3–4 «пешки» сбивали. Мы сразу смыкаемся, а «фоккеры» проскакивают вниз, их четверка тут же разделяется на пары и сразу атакует нас снизу, в брюхо. И теперь основной удар уже по крайним машинам! И здесь скорость у немцев тоже не маленькая («запас» с пикирования остается приличным). Теперь наши стрелки по ним ведут огонь, да тоже — пойди попади! Атакой снизу немцы сбивали еще 2–3 машины. Далее выход из атаки «переворотом» и в пикирование, чтоб с нашими истребителями в бой не вступать. Вот так — одна атака, раз, два! — сбито 5–7 бомбардировщиков (а бывало и больше!). Все! «Фоккеры» свою работу выполнили — налет сорван, потому, что 2–4 оставшимися «пешками» серьезного удара не нанесешь. Ни по наземным целям, ни по конвою. Настолько у немцев все молниеносно получалось, что иной раз, уцелев, ты и понять не можешь, был ты под огнем или не был.

В 1943-м у нас раз было так — полк «свежий», только пополненный, и вот — первое задание. Пошли 27 экипажей — вернулось 18. Через час второй вылет. Пошли 18 — вернулось 12. Все. Хоть, бери и снова отводи полк на переформирование.

Могу сказать тебе прямо — у немцев были очень хорошие истребители. На «мессере» я даже слетал разок, правда, уже после войны.

Мы тогда перегоняли свои самолеты «на базовое хранение». И как-то приземлились в Балтийске, на аэродроме Хайлигенбель. Аэродром немецкий, с большущими ангарами и двумя бетонными

ВПП. Отличный аэродром. Так вот, выкатывают новехонький «мессер», и командир нашей авиадивизии спрашивает: «Ну, кто хочет полетать?» У нас все «бомберы», а я, то с истребителей пришел. Все ж это знают и начали: «Саня, ну давай, попробуй!» Ну, я поколебался-поколебался и говорю: «Давайте, только техника мне дайте, чтоб он мне кабину «объяснил». Техник мне все приборы показал (ничего сложного), и я полетел.

Что могу сказать? На взлете — змея, а не истребитель. Мотор мощный, колея шасси узкая. Чуть упустишь, он сразу в сторону. Настолько сильный момент вращения у него был. Я сделал один круг, оценил управляемость — очень хорошо. На малейшее движение рулей реагировал моментально. А на посадке — проще простого, как По-2. Невероятно прост в посадке.

— Обычное численное соотношение в боях? Всегда ли было истребительное прикрытие? Численное соотношение наших истребителей в прикрытии и немецких в нападении?

— Когда я начинал в 1943 году, то уже прикрытие было практически всегда. Все-таки это был не 1941 год. Во всяком случае, если идет «девятка». «Тройка» могла пойти и без прикрытия, а «девятку» всегда прикрывали. Обычно нашу девятку прикрывала восьмерка истребителей. Две четверки Як-1 или ЛаГГ-3. В основном Як-1, «лагги» редко. Одна четверка в группе непосредственного прикрытия, вторая — в «группе боя». Конечно, против 8–12 немецких истребителей — «фоккеров» или «мессеров» — это было мало. Тем более что немцы непосредственно с истребителями в бой старались не вступать. Тактически немцы действовали очень грамотно. Подкрадывались либо со стороны облаков, либо сваливались со стороны солнца. Атаку всегда проводили на большой скорости — раз, два, вниз-вверх, и готово! Бой кончился.

Потом мы научились с этой немецкой тактикой бороться.

Прежде всего увеличили количество истребителей в прикрытии. Только в непосредственном прикрытии нас стала прикрывать «восьмерка», обычно «четверка» справа и «четверка» слева, т. е. практически «один к одному». В конце войны непосредственное прикрытие стало «полк на полк». Это, представь, на три наших «девятки» три-четыре эскадрильи истребителей. Непосредственное прикрытие обычно составляли «яки». Наши, из авиации флота. Если идут «полк на полк», то истребителей обычно возглавлял командир истребительного авиаполка, в крайнем случае его «зам». Это было удобно — если истребители в прикрытии напортачат, то командование сразу знало, с кого спрашивать. С командира, с кого же еще? Сам

планировал, сам возглавил, сам и отвечай.

И в «группе боя» стало не меньше «восьмерки», а обычно две-три. Под конец войны в группе боя стало истребителей еще больше. Бывало, идет наш полк, а в «группе боя» целая истребительная авиадивизия — два, а то и три истребительных авиаполка. Обычно на Ла-5 из армейской авиации.

Кроме того, стали наши истребители боевой порядок по высоте эшелонировать. Представляешь, «группа воздушного боя» занимала два-три, а то и четыре эшелона. Это до 6–7 тысяч метров (а «пешки» на 3 тысячах). «Лавочкины» наверху — это большую уверенность нам придавало!

Стало немцам совсем плохо — попробуй-ка пробей! Осталась у немцев одна возможность — снизу нас атаковать. Но это занятие, без запаса скорости, проигрышное, тут сразу наша группа непосредственного прикрытия в бой вступала, а если учесть, что наши истребители перестали немецким по скорости уступать и стали превосходить «на вертикали», то возможность бомбардировщики «достать» у немцев сильно уменьшилась. А потом, кроме групп «непосредственного прикрытия» и «боя» появилась и «группа разведки». Это обычно пара-четверка истребителей (с самыми опытными летчиками), которая летала в стороне от основного боевого порядка, высматривая подкрадывающиеся немецкие истребители. В основной бой группа разведки обычно не вступала, просто предупреждала «группу боя». Немцы сунутся, их отобьют, немцы пикированием выходят, на скорости уходят от нас подальше (отлично зная, что истребители прикрытия за ними не пойдут, не бросят бомбардировщики). Как оторвались от наших истребителей, скорость сбрасывают, расслабляются. Вот тут их и атакует «группа разведки». Обычно была одна атака со стороны солнца на высокой скорости (в немецком стиле). Сбивают одного-двух и уходят, не вступая в бой. Так наши истребители много немецких посбивали. А ты как думал? Не все ж одним немцам!

Какое обычное соотношение наших и немецких истребителей было в бою, я тебе точно сказать не могу. Мы же их всех не видим, видим только тех, кто к нам прорвался. В 1943-м к нам обычно прорывалась четверка-шестерка, а со второй половины 1944-го и в 1945-м немцы почти не прорывались. Нас очень надежно прикрывали.

— То есть такие потери за день — «утром 27, к вечеру 12» — для всей войны не характерны?

— Нет. Это до конца 1943-го, когда за вылет, в среднем теряли по 5–7 машин из 27. Потом потери стали постепенно

уменьшаться. За 1944 год потери упали до величины не больше трех «за вылет», обычно одна-две. С конца 1944-го и до конца войны обычно было так: пошли все, и вернулись все.

Уровень потерь еще сильно зависел от цели. Например, если на Либаву идем, то потери были большие — вокруг Либавы все было в немецких аэродромах.

— До какого времени вас активно атаковала немецкая истребительная авиация?

— До января 1945-го мы с ними «встречались» почти в каждом боевом вылете. После января 1945-го бои с немецкими истребителями стали значительно реже.

— Скажите, когда вас немецкие истребители атаковали чаще, на подходе к цели или на отходе от нее?

— В 1943 году, случалось, атаковали и на подходе. Тогда мы летали издалека, у немцев еще много опытных летчиков было, а у нас истребителей в прикрытии мало. Такое было «на подходе», но все равно очень редко. Я скажу сразу воздушных боев, когда нас перехватывали с бомбами, было всего несколько штук. У нас почти все воздушные бои — на обратном пути, когда мы шли уже без бомб.

Обычно было так. Пролетаем мы Либаву (обычно между Либавой и Мемелем), они нас засекают, но за нами не гонятся. Почему? Боятся. В открытом море падать никому не хочется — верная смерть. Мы по конвою отбомбимся, возвращаемся домой, и на подлете к берегу, когда до него остается километров 50, они нас и перехватывают.

— Вот вы сказали, что у немцев появилось много молодых, неопытных летчиков. Когда это произошло? Как неопытность этих летчиков проявлялась в боях?

— «Слабина» в действиях немецких истребителей стала проявляться уже с конца 1943 года, ну, а по-настоящему мы почувствовали, что наши истребители господство в воздухе завоевали, где-то со второй половины 1944 года. Вот именно тогда у немцев в основном стала «молодежь» воевать. Те, что до них были очень нахальными и самоуверенными, могли и в меньшинстве в бой с нашими истребителями вступить (редко, но бывало), и в море нас перехватить чуть ли не над конвоем, а это километров 100–150 от берега. А эти «молодые» воевали совсем не так. Во-первых, они перестали быть нахальными. Во-вторых, перестали за нами улетать далеко в море. 50, максимум 70 километров от берега. В-третьих, часто не принимали нашего боя.

Там, где-то в высоте, изобразят бой с нашими истребителями (именно изобразят, опытному человеку это хорошо видно), а к нам подойти даже и не пытаются.

— Скажите, а вас такое «ненормальное» поведение немецких летчиков-истребителей не удивляло? Ведь бомбардировщики надо перехватывать, пока они еще с бомбами идут. А после сброса бомб смысл перехвата теряется.

— Все правильно, ударную авиацию надо перехватывать до нанесения удара.

Могу сказать, что летчик до комэска в последнюю очередь должен забивать себе голову тем, как спланировать перехват. Решение этой задачи находится в компетенции командира истребительной авиадивизии, в крайнем случае — командира полка.

Тогда у меня по этому поводу «голова не болела». Позволяют немцы нам удар нанести — ну и прекрасно. Подумай сам, ну какое мне дело до того, почему немецкий комдив не справляется с возложенными на него обязанностями?

— С финскими истребителями вы боев не вели?

— Крайне редко. У меня, кажется, с ними не было ни одного боя. Финны над Балтикой почти не летали.

— Какова была живучесть Пе-2 от огня противника?

— Горели мы здорово… Как свечи… Какая там живучесть… «Фоккер» попадал — бах! И нет «пешки». Страшное дело.

— Понятно. Значит, от огня истребителей живучесть была низкой. А от огня зениток?

— Зенитки по сравнению с истребителями — ерунда. Мы их почти не боялись.

— То есть как я понял, истребители Вы считали намного большей опасностью, чем зенитки? Даже если зенитки крупнокалиберные корабельные?

— Конечно, истребители. Зениток мы совершенно не боялись. Мы от их огня потери несли минимальные.

Идем мы на 3 тысячах, обязательно маневрируем. Малокалиберная ЗА достать нас не может, а крупнокалиберная бьет неточно. Попробуй-ка с качающейся палубы попади в маневрирующий бомбардировщик! Для нас основная опасность от зенитного огня это «боевой курс», когда мы маневрировать не можем. Так «боевой курс» всего одна минута, а потом

пикирование. А на пикировании в «пешку» попасть практически невозможно.

Я на пикировании раза три или четыре слышал хлопок, а потом пролетал через дымное облако от разорвавшегося снаряда. Потом на аэродроме найдут несколько осколочных пробоин в плоскостях. Вот, пожалуй, и все. Нет, зениток мы не боялись.

— А зенитки в портах? Они-то стреляют с земли, не с палубы.

— Да тоже боялись не сильно. Со стороны моря зайдем, бомбы сбросим и снова «в море» уйдем. Пребывание в зоне зенитного огня минимальное. Мы сами города, где жилые районы, не бомбили (зачем оно нам?), бомбили только порты.

Правда, один раз меня зенитки едва не сбили. У «пешки» на руль высоты идет не трос, а тяга. Такая дюралевая труба. Так во время боя осколок зенитного снаряда наискосок прорубил эту трубу, но не полностью, а где-то на полдиаметра. Когда на аэродроме эту тягу сняли, то посмотрели мы с комэска и сошлись во мнении, что мне крупно повезло. Этот неповрежденный участок легко руками сломать было можно. Это было единственный раз за всю войну, когда меня зенитки серьезно повредили, а обычно одна, две, три пробоины — не больше.

— Приходилось Вам садиться «на брюхо»?

— Я «на брюхо» садился только один раз. На свой аэродром. Мне меняли стойки шасси, механик недосмотрел, не полностью закрутил муфту трубопровода гидросистемы. Сделал пару оборотов, да так и оставил, что-то его отвлекло. Перед посадкой я стал выпускать шасси, стойки чуть стронулись, да так и остались, — шланг оборвался, вырвало его из муфты, жидкость утекла. Сел «на брюхо». Восстановили мне самолет быстро. Да чего там было восстанавливать — только винты да капоты.

— В полку «на брюхо» садились часто?

— Нет, редко. Мы же над морем летаем, там вынужденная посадка почти всегда верная смерть. Балтика теплой не бывает.

Помню, Голосов (летчик-истребитель, какой парень замечательный был!), так тот сам… Его над целью подбили, мотору него постепенно останавливался. Так к нему пара наших истребителей вплотную подошла, готовы были на крыльях нести… Двигатель все медленнее-медленнее, а до берега еще километров 50 было. Он по радио со всеми попрощался, сам ручку «сунул» и отвесно в море… Про то, что попрощался, это мне уже летчики-истребители рассказали.

— Полевые доработки Пе-2 какие-нибудь были?

— Кроме установки кронштейна под ШКАС, ничего больше не делали.

— Фотоконтроль на самолетах вашего полка был?

— У меня почти все вылеты «с фотоаппаратом». Эта камера здоровенная была. Размером с тумбочку и весила килограмм 50, если не больше. Ее в отсек вставляли сверху, без верхней крышки, потому как с крышкой она в люк не пролазила. Крышку потом отдельно устанавливали. Пленка в камере 40 см шириной. Как только я садился, ко мне бежали фотометристы, скорее получить пленку.

Камеры стояли не на всех машинах (такую «бандуру» таскать!). Обычно на одной-двух «пешках» из эскадрильи, чаще всего на самолетах третьего звена (у ведущего третьего звена обязательно). Если отдельным звеном летали, то тоже старались сделать так, чтобы хоть одна из трех машин была с камерой.

— Скажите, по фотоконтролю насколько реально оценить эффективность удара?

— Вообще результативность удара устанавливали не только по фотоконтролю. К фотоконтролю добавлялись доклады членов экипажей и доклады истребителей. Да и фотоконтроль у разных летчиков разный. Наибольшую ценность имеют снимки, сделанные камерами последней девятки. Там уже окончательно видно, как сработали, виден результат.

Обычно после удара кадры камер трех эскадрилий монтируют, рассчитывают по времени так, что бы были «видны» попадания от бомб всех трех эскадрилий. Ведь почему камеры установлены в машинах именно третьего звена? От бомб первого звена на воде «остаются» большие круги, от второго — круги только начинаются, от третьего — взрывы. Если правильно смонтировать, все очень хорошо видно. Если по цели попали, то вообще хорошо. Взрывы — крен — почти утонула. Если «по-настоящему» попал, этот процесс происходит довольно быстро, особенно если корабль сравнительно небольшой, вроде БДБ (быстроходной десантной баржи). Если эсминец или транспорт — там тонет, конечно, подольше. Вот тот транспорт на 12 тысяч тонн, который мы в Данцигской бухте подловили, так ведь и не утонул, успел на мель выброситься.

Но, несмотря на фотоконтроль, «крикуны» были: «Мои бомбы попали!» Пользовались тем, что на пленке, как каждая эскадрилья или звено отбомбились, еще отличить можно, а вот как каждый

бомбардировщик — уже нет.

— С какой окраской самолеты поступали в полк?

— С обычной, тогда принятой. «Верх» зеленый-хаки, нижние поверхности — голубые. Зеленый цвет был однотонный, не камуфляж. Летом ничего не перекрашивали, нас вполне удовлетворяла «заводская» окраска.

Зимой перекрашивали. К нам мало приходило самолетов в зимней окраске, поэтому часть самолетов приходилось красить самим. Поверх зеленого цвета наносили большие белые пятна, такой зелено-белый камуфляж получался. Насчет белой краски могу сказать, что очень даже может быть, что она была на основе извести, поскольку покрашенные ею поверхности приобретали «пористый» вид. «Тормозила» эта краска заметно, поскольку на этих «порах» образовывался толстый «пограничный» слой, который резко увеличивал лобовое сопротивление. Как теплее становилось и снег «сходил», то самолеты водой обмывали, они снова делались зелеными. А с завода «зимние» самолеты приходили чисто белые, не камуфляж.

Окраска в ходе войны улучшалась. Со второй половины 1944 года к нам стали приходить очень качественно покрашенные машины, как лакированные. Так у них и скорость стала!.. От цели отходили — 550 км/час запросто.

— Что считалось боевым вылетом? Какое максимальное количество боевых вылетов делали за день?

— Вылет с «отработкой» по цели. Если, предположим, мы не дошли до цели или цель «ушла», не нашли мы ее, то тогда вылет боевым не считался.

Делали максимально три вылета в день. На большее количество просто времени не хватит. Вот смотри — подвеска бомб, получение задачи, выруливаем. Взлетаем, собираемся в группу, идем по маршруту, перестраиваемся в боевой порядок, пикируем, бомбим, собираемся, возвращаемся домой, садимся, — это только один боевой вылет, 1–2 часа по времени. А ведь еще между вылетами самолеты обслужить надо. Это еще от 40 минут до 1,5 часов. Так что три вылета — это предел. Да и физически, и психологически больше трех вылетов совершить очень тяжело. Тут и один вылет выматывает, а уж три…

— Небоевых вылетов было много?

— Много. Я занимался перегонкой самолетов для нашего полка. Гонял самолеты из Казани, с авиазавода. Из Мордовии перегонял, там крупная база при авиаучилище была. Были и

другие небоевые вылеты — полигон, облеты новой техники. Думаю, что соотношение небоевых вылетов к боевым было один к одному, если даже не больше в пользу небоевых.

— Инженерное обеспечение аэродромов было нормальным?

— Да. Со спецтехникой и снабжением проблем не было. Заправщики, трактора, катки, все это было в достатке. В Восточной Пруссии наш БАО поле из металлических полос строил за 2–3 дня. Застилали поле соломой, а поверх полосы — «американские» стальные решетки (нам американцы их по ленд-лизу поставляли). Очень хороший аэродром получался. Потом мы снимаемся, и БАО за день полностью аэродром демонтировал. И до следующего раза.

— Ваш полк базировался в блокадном Ленинграде? В это время летчиков кормили хорошо или были проблемы?

— Скажем так; летный состав кормили вполне сносно.

— Насколько я знаю, Вы принимали участие в потоплении крейсера «Ниобе»?

— Принимал. Был ведущим третьего звена в 1-й эскадрилье, которую возглавлял Василий Иванович Раков. Первую «тройку» вел сам Раков, вторую — Костя Усенко, а третью — я. Мы тогда думали, что атакуем броненосец береговой обороны «Вяйнемяйнен». То, что мы потопили «Ниобе», стало известно позже.

Что касается самого удара, то видишь ли, в чем дело, это был комбинированный удар авиации Балтийского флота. Провели большую подготовку вплоть до организации игры. В игре принимали участие штурмовики, топ-мачтовики «Бостоны», мы — пикировщики и истребители, конечно. Правда, мы рядовые летуны, в этой игре участие не принимали, играли только ведущие групп. Я тогда был только командиром звена, поэтому в игре не участвовал.

Кстати, а ты знаешь, как «Ниобе» обнаружили? Нет?

Слушай. Одно время директором нашего Ставропольского ЦПКиО был Поскряков Валерий Афанасьевич (ныне покойный), мой большой друг. Вот он тоже воевал на Балтике, только в специальном разведывательном полку. Летал он, кажется, на Як-9ДД, дополнительно оборудованном фотоаппаратами (насколько помню по его рассказам, двумя — плановым и перспективным). По Валеркиным словам, дело было так.

Тогда его периодически посылали на разведку Котки (видимо, сведения были, что в Котке что-то «особенное»

базируется). Сделал он несколько вылетов, и ничего. Пусто. Точнее, все как обычно, там пара транспортов да несколько барж. Схема его полетов была обычно такой — заберется повыше, спикирует на высоте несколько сот метров, точно пройдет над причалами и быстрее домой. Вроде все нормально и ничего серьезного, но, анализируя снимки, он обратил внимание, что один из причалов почему-то заставлен здоровенными штабелями бревен. И вот чем-то ему эти штабеля показались подозрительными, то ли они конфигурацию причала как-то изменили, то ли еще что-то (уже и не помню), но это и не важно. Важно то, что в один из вылетов он резко изменил схему полета и вместо того, чтобы как обычно пройти над причалами, он спикировал порезче и прошел над самой водой, так чтобы глянуть на «подозрительный» причал сбоку. И тут же засек здоровенный военный корабль, палуба и башни (!) которого целиком были заложены штабелями этих самых «дров». Это и был «Ниобе». Понял? Эти штабеля замаскировали крейсер настолько хорошо и качественно, что углядеть его можно было только сбоку, а сверху никак — «дрова» и только. Потом наше командование его пленки проанализировало и решило, что он обнаружил броненосец береговой обороны «Вяйнемяйнен».

Валерка потом постоянно меня «подкалывал»: «Ну, расскажи, как это вы бомбили «Вяйнемяйнен», а потопили «Ниобе»?»

— А про само бомбометание в этом вылете что можете сказать?

— Время у меня много стерло в памяти. А загрузка была обычная — 2х250 и 2х100. Могу сказать только про свои ощущения. Видел, как действовала моя эскадрилья, про действия остальных ничего уже не скажу.

За те секунд десять, что я держал его («Ниобе») в прицеле, у меня запечатлелось визуально, что он недалеко от пирса, сильно наклонившись от причала в сторону моря. Этот броненосец совсем не походил на «обычные» боевые корабли, вытянутые и длинные, а этот широкий как камбала (помню, это удивило). Больше ничего не могу сказать, потому что вышел из пикирования, а там целая свалка, поскольку пикировали с самыми минимальными интервалами.

После этого вылета меня первый раз представили на Героя. У меня уже было что-то около 80 боевых вылетов. Героя мне не дали, дали четвертое Красное Знамя.

— Что вы можете сказать о В. И. Ракове, как о командире и летчике?

— Василий Иванович Раков был образцом для любого авиационного командира. Он был старше нас, и Героем Советского Союза он стал еще на финской. Мы к нему относились с большим уважением, и его слово для нас было законом.

Культурен, интеллигентен, умен (две военные академии закончил), самостоятелен, независим. Может быть, из-за своей независимости так и не стал трижды Героем. Бывало, комдив звонит: «Василий Иванович, надо идти на такую-то цель», а там облачность в районе цели метров 800. А Раков комдиву: «А ты пошел бы?» Мнется комдив (а комдив нашим полком командовал, потом «на дивизию» ушел, а Раков его сменил). «Вот и я не пойду. Как до 3 тысяч облачность поднимется, ударим, а так нет». Раков своих летчиков берег: если нет условий для удара с пикирования, то мы никуда не летали, сидели на аэродроме. Никаких штурмовок, да и случаи горизонтального бомбометания у нас можно пересчитать по пальцам. За то, что мы летаем только при хорошей погоде, наш полк называли «дворянским». Мол, чересчур привилегированные.

Педантичен и аккуратен, летал точно так же, при том, что был летчик от Бога! У него была очень своеобразная «воронья» посадка, она была характерна только для него. Так садиться на «пешке», как это делал Раков, больше, в нашем полку не мог никто. Настолько у него все точно и расчетливо выходило. Когда я на его посадку со стороны смотрел, мне было страшно. Мы садились «по-обычному», так как в училище научили — планирование, вывод из угла, выравнивание, потеря скорости и приземление. А как делал Раков? С высоты, по крутейшей траектории резко вниз, потом моментальное выравнивание, и сел. Раков, часто садился последним и мы, летчики «его» эскадрильи, после посадки бежали смотреть на его посадку поближе, пытаясь «технику» ухватить. Смотрели и все равно ничего понять не могли. Ну, нельзя так на «пешке» садиться! При такой посадке летчик просто обязан стойки шасси поломать! Обязан! Раков ни разу не сломал. Невероятное мастерство.

Раков не пил и не курил. Никогда не кричал. Что бы ни происходило, всегда был спокоен.

И было у него еще одно хорошее качество: он умел слушать подчиненных, никакого снобизма. Помню показательный в этом отношении случай.

Ставят нам боевую задачу. Выступает начальник штаба, с планом операции. Задача: атаковать конвой. Вникаю в план и понимаю, что будут нам «большие слезы», поскольку план-то «без изысков». Дурость, одним словом. Мы должны прямо от Ленинграда «рвануть» на запад, догнать конвой (а он тоже шел на

запад), отбомбиться, дальше развернуться на юг, над эстонским побережьем собраться и снова вернуться в Ленинград. Если учесть, что после бомбометания строй у нас нарушится однозначно, а по всему эстонскому побережью у немцев аэродромы с истребителями понатыканы, то потери нас ждут немалые. Выслушали мы этот план. Дальше Раков говорит: «Товарищи офицеры, ваши соображения и возражения по плану». Я тогда был едва ли не самым «молодым», но выступил. «Не пойдет, — говорю, — лучше по-другому! Из Ленинграда пойти на север, на Финляндию, над финским побережьем пройти, развернуться и конвой поймать на встречном курсе, тогда по выходе из атаки можно сразу рвануть на восток, на Лавенсаари. Этим решается сразу несколько задач. Во-первых, немцы с эстонских аэродромов нас будут вынуждены догонять, уже не мы к ним летим, а они за нами. Значит, у нас будет время снова построиться. Во-вторых, на Лавенсаари стоят наши Ла-5, которые нас легко прикроют, особенно если с ними заранее договориться. И в-третьих, мой курс короче, значит, больше горючего можно потратить на поиск цели, если немцы сменили курс».

После меня выступили остальные и сказали, что Аносов кругом прав. Раков поворачивается к начштаба: «Слышал? Сорок минут тебе на разработку нового плана, по схеме, что изложил Аносов!»

Все получилось так, как я и предполагал. Прошли мы до Финляндии, развернулись, очень удачно отбомбились по конвою, и на Лавенсаари. «Фоккеры», конечно, за нами вдогонку, но куда там! Только-только они стали нас догонять, а тут им на встречу наши «лавочкины». Желание нас догнать у немцев тут же пропало, и рванули они назад в Эстонию, только мы их и видели. Ни одного самолет в этом вылете мы не потеряли! И потом мы эту схему использовали не раз, до тех пор, пока линия фронта на запад не продвинулась.

А вот так подумать, на кой черт Ракову мнение подчиненных надо было знать? Отдал приказ, и летите, хлопцы. Но Раков бы не был Раковым, если бы не делал все, чтобы максимально сократить потери и, конечно, максимально эффективно выполнить боевую задачу.

— Есть книга мемуаров «В небе Балтики» летчика вашего полка А. Ф. Калиниченко. В свое время его книга произвела на меня сильное впечатление. Вы его знали?

— Вместе из училища выпустились. Нас звали «четыре мушкетера»: я — русский, Андрей Калиниченко — украинец, Сергей Николаеня — молдаванин и Харитон Сохиев — осетин.

Сергей (какой парень был, и летчик хороший) — погиб, а мы — трое оставшихся — уцелели. Есть у меня Андрюшкина книга с его автографом (хорошая книга), и я там упомянут, только фотографии моей там нет. Он просил, а я не послал. Потом жалел.

— С Ju-87 «Штука» вы в воздухе встречались? Если да, то как вы его оцениваете?

— В воздухе не встречался. А так видел и близко, можно сказать, едва под их бомбы не попал.

Я был в Новой Ладоге. Прилетел, переночевал, а на следующее утро, где-то в часов 10 налет на Волховский мост. Мост через реку Волхов. Когда блокаду Ленинграда прорвали, то проложили в город железнодорожную ветку, которая и проходила через этот мост. Ударом по мосту немцы хотели прервать снабжение города.

Аэродром наш находился неподалеку от моста. Когда начался налет, все стали разбегаться по укрытиям. На границе аэродрома копали траншею и укладывали в нее здоровенные бетонные трубы (метра 1,5 в диаметре), вот в одну из этих труб я и забрался. (Когда подсчитали, сколько в эти трубы народу набилось, то очень удивились. Потом смеялись, вот скажи нам специально в эти трубы залезть, то столько бы народу в них ни за что не поместилось.) Когда немцы мимо нашего аэродрома пролетели и мы поняли, что нас бомбить не будут, я вылез и немецкую атаку видел во всех подробностях.

Поначалу они зашли как бы мимо цели, а потом с переворотом в сторону и почти отвесно вниз. Перед атакой один из них над целью круг дымом «выложил». Погода была тихой, этот круг долго держался. И вот они отвесно пикировали в этот круг. Тут так: если в это круг впишешься, то, считай, на 50 % в цель попал. Но 50 % это не 100. На мой взгляд, пикировали где-то с 2000 метров, «круг» был метрах на 1500, а вывод метрах на 1000. Но я могу и ошибаться.

Вначале «юнкерсам» устроили «веселую жизнь» наши зенитчики. Слушай, я сам летчик-бомбардировщик и плотность зенитного огня оценить могу! Поверь, здесь огонь был — о-го-го! А потом налетели наши истребители — Ла-5. Надо сказать, что прикрывала этот мост целая истребительная авиадивизия, причем не какая-нибудь, а очень известная, и летчики там были настоящие «звери».

Как начали они этих «лаптежников» бить! Разогнали их моментально. Нескольких сбили. Тут вторая волна «юнкерсов». И опять все по новой — зенитки, истребители, «разгон».

На следующий день та же самая история. Несколько волн «юнкерсов» — эффект нулевой.

На третий день я из Волхова улетел и не знаю, что там было дальше, но, кажется, немцы в этот мост так и не попали. Впечатлило мастерство летчиков. Это надо все очень хорошо рассчитать и точно цель разведать, чтобы вот так, «переворотом в сторону», атаковать такую маленькую по площади цель, как мост. Опять же, в «круг» попасть тоже надо уметь, не говоря уже о том, чтобы точно над мостом этот круг «вывести». Да вдобавок под зенитным огнем такой плотности. Этот летчик, что круг дымом «выложил», был настоящий ас. А вот планирование операции плохое, шаблонное до невероятности. Два дня одно и то же. Чуть ли не в одно и то же время, с одного направления, несколькими волнами. Ничего интересного. При таком мастерстве пилотов такая шаблонность в планировании… Это очень удивило.

— Скажите, на Ваш взгляд, при боевом бомбометании на Пе-2 какова средняя точность попаданий в процентах от «полигонной»?

— Процентов 25–30. То есть на такую цель, в которую мы на полигоне с первого раза попадаем, в боевой обстановке надо затратить в 3–4 раза больше вылетов.

Вот бомбили мы Нарвский мост. Зенитками он был прикрыт очень сильно. Перед ударом сделали обычные расчеты — сколько самолето-вылетов требуется для уничтожения этого моста. Подсчитали — вышло 90 самолето-вылетов. Это теория. А что получилось на практике?

Атаковали мы этот мост всем полком. 27 самолетов — три «девятки» на вылет, 108 бомб. Первый вылет — нет попаданий. Второй — нет попаданий. Третий — попадает в мост только одна 250-кг бомба. Правда, ее одной хватило — одна из секций моста (что к берегу примыкала) рухнула. Вот и получается, что для уничтожения моста нам понадобилось 81 самолетовылет. Да и то потом (когда Нарву освободили) смотрели, как бомба попала, и выяснилось, что подрыв произошел сбоку-снизу. Бомбили-то МСТАБ-ами, и, похоже, что эта бомба, уже пролетая мимо, зацепилась крюком за край секции, «закрутилась» и взорвалась под нею. Бомбили б этот мост обыкновенными ФАБами, наверное, и на третьем бы вылете не попали.

Не думаю, что у немцев на «штуках» процент попаданий был выше.

— Вот такой вопрос — Вам очень страшно было?

— Еще как! Человеческая натура построена так, что каждый человек боится умереть. И ты, и я. Да, и я боялся умереть. Только

одни люди могут это преодолеть, своим характером, настойчивостью, а другие — не могут. Так вот тех, которые не могут, их записывают в трусы, хотя страх это естественно. Мы просто не можем оценить величину страха, который наступает у этого человека.

Даже взять меня. Вот лечу я — наслаждаюсь, а потом сразу как дам! В пике, чуть ли не головой в фонарь! Пикирование — это очень страшная вещь. Но привык. Человек ко всему привыкает, даже к страху. Надо только себя вначале пересилить, а потом и пикирование, и бой для тебя делается привычной работой.

— Скажите, а сколько раз Вас представляли на звание Герой Советского Союза?

— Дважды, нет, даже трижды.

Первый раз — после удара по «Ниобе», у меня уже было около 80 боевых вылетов (а 80 боевых вылетов уже само по себе давало право на получение «Героя»). Второй раз — сразу после войны, за 139 боевых вылетов. И третий раз — уже во времена Хрущева, я уже демобилизовался. Третий раз городской военком подсуетился, сам подал на меня документы (я к этому никакого отношения не имел), но ему из Москвы ответили примерно так: «Товарищ Аносов за свои боевые заслуги в Великой Отечественной войне Родиной награжден достойно». Почему получилось именно так? Не хочу я об этом говорить… Поверь мне, я никого не в обиде и наградами я и вправду не обделен, вон у меня всего сколько — и орден Ленина, и целых четыре Красных Знамени, и вот моя любимая, «За оборону Ленинграда». Я этой медалью очень горжусь.

— Такой вопрос, может быть некорректный — у нас дури на войне было много?

— Много. Особенно в первой половине. Как с ума сходили. Помню, училище эвакуировали, старались по возможности вывезти имущества и техники как можно больше. И попадаем мы на крупнейшую авиационную базу неподалеку от Ейска. Гигантские склады имущества. Мы вывозим училищное, а рядом с нашими, училищными, складами стратегические склады авиаимущества. Чего там только не было — регланы летние, регланы зимние, меховые комбинезоны, шерстяные авиационные свитера, шерстяное и шелковое белье, подшлемники, шлемофоны, очки, краги, сапоги, унты, обмундирование и т. д. и т. п. — столько всего! Мы, курсанты, никогда этого «богатства» и не видели. И все великолепного качества! Но не наше. Мы пытались хоть часть забрать — нельзя! Приказано уничтожить! Да раздайте

же все это курсантам — нельзя, приказано уничтожить! И вот на наших глазах, заходил на склад солдат с ранцевым огнеметом — пых! пых! — заполыхало. Все! Приказ Верховного командования выполнили! Жуть!

А вот уже сейчас вспоминаю некоторые боевые вылеты… Да на кой же хрен мы их делали?! Вот боновые заграждения в Финском заливе бомбили. Для чего?! Это что, дамбы, которые можно бомбами разнести? Это же металлические сети, им вреда от бомбовых взрывов столько же, насколько рыбацкая сеть от ветра защищает. А ведь послали «четверку» Саши Метелкина без истребительного прикрытия. И Саша погиб, и с ним еще два экипажа. Какой парень отличный был и летчик опытнейший! По дурости потеряли.

Или докладывает разведка, что возле эстонского побережья засечено скопление БДБ. Двадцать одна штука. И вот бомбим мы их каждый день. Каждый вылет три-пять экипажей теряем — истребительное противодействие сильнейшее, поскольку аэродромы немецкие — вот они, сами к ним «в гости» летим. А топим, в лучшем случае, три-четыре баржи. А вот вдуматься, какой вред нам от этих барж? Да никакого. Никакой боевой опасности эти корабли не представляли. И главное, разведка каждый день летает, и каждый день их ровно двадцать одна. И ежедневно нас в эту мясорубку. Теперь понимаю, что немцы таким образом нашу морскую бомбардировочную авиацию просто «перемалывали». Пока до нашего командования это дошло, мы многих потеряли.

Да, дури было много. Но ничего, научились и с ней бороться. Много чему в войну пришлось научиться.

— И все-таки Пе-2 хороший бомбардировщик или нет?

— Очень хороший.

Ты пойми, рассматривать тактико-технические характеристики по отдельности — это только зря время терять. Надо рассматривать насколько все имеющиеся характеристики сочетаются. Ведь бывает как — машина скоростная, но неманевренная. И толку от этой скорости? Или несет большую бомбовую нагрузку, но малоскоростная. Ну и какой толк от этой нагрузки, если ее до цели «не донести»?

У Пе-2 все боевые качества сочетались просто изумительно. Пе-2 был невероятно устойчив на всех скоростях. Ведь пикируем 720 км/час, а «пешка» шла «как по нитке». Никаких рысканий, а это для точности бомбометания много значит («пешка» бомбила очень точно). Если цель захватил в прицел — не выскользнет. Но при такой остойчивости (есть у моряков такой термин) была

маневренна «пешка» невероятно. А в бою, когда с истребителями кружишься, каждый метр, выигранный на вираже, это твой шанс на жизнь!

Да одна тонна — нагрузка средняя, но бомбардировщик-то пикирующий, на порядок точнее бомбит, чем обычный «горизонтальный» — это во-первых! Есть и во-вторых. Мы — пикировщики — стратегических бомбежек не ведем. У нас свои цели — мосты, корабли, артиллерийские батареи. Цели точечные. Для их уничтожения тонны бомб хватает? Вполне. И зачем тогда больше? Ведь для увеличения бомбовой нагрузки придется увеличить и габариты машины, и кончится все тем, что потеряешь возможность бомбить с пикирования. Я после войны какое-то время служил в полку, где были на вооружении Ту-2. Так ведь бомбили на них только горизонтально, хотя бомбардировщик считался пикирующим (про что я узнал почти случайно, т. к. «пикирования» в плане боевой учебы даже не предполагались). А почему так получилось? Да потому, что сделай несколько пикирований на этой «бандуре», и все, списывай самолет по износу планера. Ну и зачем такой «пикировщик» нужен?

Оборонительное вооружение, пожалуй, слабовато, но сектора обстрела отличные. Опять же, пулеметы мощные, крупнокалиберные, бывало, одна-две пули, и «хана» истребителю. Поэтому даже имеющееся оборонительное вооружение, в сочетании со скоростью и маневренностью, делало «пешку» далеко не самой легкой добычей для истребителя.

А двойное прицеливание? Ведь оно не только точность бомбометания повышало, но и позволяло точно бомбить с большой высоты, выводя самолеты из-под действия МЗА. Толково? Толково.

Уверяю тебя, что тяжело будет найти во Второй Мировой войне пикирующий бомбардировщик, который будет хотя бы сопоставим по боевой эффективности с нашей «пешкой», не говоря уже о том, что бы ее превзойти. Пе-2 — очень удачный пикирующий бомбардировщик. Так он еще и всю войну улучшался. Мне повезло, что воевал именно на нем.

По большому счету, у Пе-2 был один единственный недостаток — маломощные двигатели. Двигатели ему бы помощнее М-105, раза в полтора. Исключительным бы по боевым возможностям стал самолет.

— Как Вы оцениваете войну сейчас?

— Да так же, как и раньше. Надо было драться, иначе всему конец, мне, тебе, России. Мы не могли не победить и победили.

Иллюстрации

Ирина Осадзе *(слева)*
и Елена Юшина

Елена Малютина
у своей «ласточки»

Елена Малютина и
Надежда Федутенко

Анатолий
Лилин

Экипаж в составе: штурман Елена Юшина *(стоит справа)*, Елена Малютина *(стоит в центре)*, стрелок-радист Светлана Сычева *(сидит во втором ряду справа)*, механики, моторист, оружейник

Анатолий Лилин *(стоит слева)* с боевыми друзьями. Лето 1944го, аэродром Озерки

Экипаж Владимира Ермакова *(стоит в центре)* в составе штурмана Ивана Пиянзова и стрелка-радиста готовится к вылету

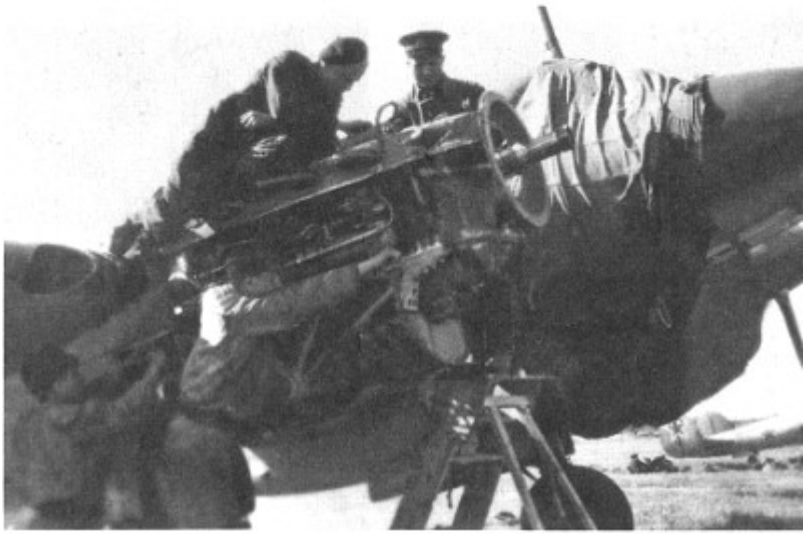
Николай Смольский

Владимир Ермаков

Наум Кравец

Дмитрий Шаглин

В самолет Пе-2 садится Герой Советского Союза
Николай Гапеенок



Ремонт мотора на самолете
Пе-2 15 ОРАП ВВС ДКБФ

Наум Кравец готовит радиооборудование
самолета Бостон A-20G к полету

Стрелки-радисты 15 ОРАП ВВС ДКБФ.
До победы дожил только Наум Кравец *(стоит слева)*

Валерий Юсупов *(слева)* и Владимир Темеров

Надпись на обороте:
За совершенные 100 (сто) успешных боевых вылетов гвардии лейтенанту Буторину Николаю Дмитриевичу объявляю благодарность и вручаю фотокарточку. Командир 81 ГБАКП Герой Советского Союза гв. Подполковник Гаврилов.
12 марта 1945 г. Действующая армия
(орфография сохранена)

Экипаж Пе-2 перед боевым вылетом. Летчик Иван Кабаков *(слева)*, штурман Борис Куликов *(в центре)* и стрелок-радист Николай Смирнов. Иван Кабаков стоит на кирпичах, чтобы на фотографии не так был заметен его небольшой рост

Николай Буторин

Курсант Ейского училища
Иван Кабаков. 1939 год

Курсант Ейского училища
Андрей Калиниченко

Стрелок
Матвей Сироткин

«Три мушкетера»: Харитон Сахиев, Александр Аносов и Андрей Калиниченко. Сентябрь, 1943 год

Александр Аносов

«Мушкетеры 40 лет спустя»: Андрей Калиниченко, Харитон Сахиев, Александр Аносов. Начало 80-х